

4266

KR-Nr. 201/2004

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 201/2004
betreffend Strategien gegen eine Benachteiligung
des S-Bahn-Verkehrs im Zürcher Bahnnetz**

(vom 6. Juli 2005)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 23. August 2004 folgendes von den Kantonsräten Willy Germann, Winterthur, Kurt Schreiber, Wädenswil, und Dr. Matthias Gfeller, Winterthur, am 24. Mai 2004 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Strategien umzusetzen und neu zu entwickeln, womit Kanton (ZVV) und Bund (Bundesrat, BAV, SBB) vermeiden können, dass der S-Bahn-Verkehr im Kanton Zürich gegenüber dem Fernverkehr und dem Zielverkehr aus andern Kantonen benachteiligt wird.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Für den schweizerischen und zürcherischen Bahnverkehr stand der Beginn des Fahrplanjahres 2005 ganz im Zeichen umwälzender Veränderungen. Im Zusammenhang mit dem Projekt Bahn 2000 und ersten Anpassungen im Rahmen der 3. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich wurden zahlreiche Angebote beim Fern- und Regionalverkehr ausgebaut. Die Umwälzungen brachten für den Kanton Zürich vielerorts Verbesserungen mit sich, zeigten aber gleichzeitig die Grenzen des Wachstums auf. Neben den Verbesserungen mussten auch zahlreiche Verschlechterungen in Kauf genommen werden. Stellvertretend seien die verlorenen Anschlüsse zwischen S-Bahn-Linien aus dem Raum Effretikon und dem Knonaueramt an wichtige Fernverkehrszüge genannt, die zu teilweise erheblichen Verlängerungen der Reisezeit führen. Die Anschlussbrüche sind dadurch entstanden, dass die Fernverkehrszüge in Zürich früher abfahren als bisher, wobei die Fahrpläne der S-Bahn-Linien aus fahrplantechnischen Gründen nicht darauf abgestimmt werden konnten.

Auch die Verdichtungen des Fernverkehrs Richtung Ostschweiz haben einen spürbaren Einfluss auf die S-Bahn gezeigt, insbesondere auf die Linie S14. Sie wurde aus der bisherigen Fahrlage verdrängt, erhielt einen unregelmässigen Halbstundentakt (27/33-Minuten-Takt bzw. so genannter «Hinketakt») und hält nur noch einmal pro Stunde in Zürich Wipkingen, wodurch sich die direkte Verbindung zwischen den Wohngebieten im Zürcher Oberland und den Arbeitsplatzgebieten in Zürich Wipkingen bzw. Zürich West verschlechtert. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sieht darin eine Verletzung des gültigen Zusammenarbeitsvertrages mit den SBB, in dem eine Prioritätenordnung für das Verhältnis zwischen Fernverkehr und Verbundangebot festgelegt wurde. Zur Klärung dieser Frage wurde ein Verfahren vor Schiedsgericht eingeleitet. Darin ist über die geltende Prioritätenordnung und damit darüber zu befinden, ob bestehende S-Bahn-Angebote im zentralen Bereich durch Änderungen im Fernverkehr ohne Weiteres verdrängt werden dürfen. Der Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2005 erwartet und eine der Grundlagen für das weitere Vorgehen bilden.

Die Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungen der knappen Trassees (S-Bahn, Fernverkehr, internationaler Personenverkehr, Güterverkehr) werden in Zukunft zunehmen. Die Ausbaumöglichkeiten auf der weitgehend ausgelasteten Bahninfrastruktur halten sich in sehr engen Grenzen. Um den bestehenden und in nächster Zeit absehbaren Kapazitätsengpässen nachhaltig entgegenwirken zu können, bedarf es gewisser Investitionen. Mit der Durchmesserlinie Altstetten-Zürich HB-Oerlikon und dem neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wurde das dafür notwendige Kernelement im Jahr 2001 von den Zürcher Stimmberechtigten gutgeheissen. Die Durchmesserlinie ist ein Projekt von nationaler Bedeutung. Sie ermöglicht es, den Knoten Zürich als Herzstück des schweizerischen Schienenverkehrs zu entlasten und damit einen Zusammenbruch des Netzes mit schweizweiten Auswirkungen zu verhindern. Die rechtzeitige Verwirklichung ist allerdings durch die noch nicht gesicherte Finanzierung des vereinbarten Bundesanteils gefährdet. Der Regierungsrat hat sich deshalb diesbezüglich mit Schreiben vom 12. Mai 2004 an den Bundesrat gewandt. Die Forderung, die Finanzierung der Durchmesserlinie zu sichern, haben auch alle Zürcher Mitglieder der eidgenössischen Räte in einem gemeinsamen offenen Brief an den Bundesrat erneuert. Der Regierungsrat setzt sich weiterhin gemeinsam mit den SBB und anderen Partnern, insbesondere den Kantonen Genf und Tessin, für einen rechtzeitigen Bau der Durchmesserlinie ein, um den drohenden Verkehrskollaps auf Schiene und Strasse mit den entsprechenden negativen Auswirkungen auf Standortqualität und Volkswirtschaft zu verhindern.

Einen weiteren Engpass in der Infrastruktur bildet die chronisch überlastete Strecke Effretikon–Winterthur. Hier konnte erreicht werden, dass die eidgenössischen Räte einen Beitrag an den Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur entgegen dem Antrag des Bundesrates in die Vorlage betreffend Anschlüsse an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz aufgenommen hat (HGV-Vorlage).

Ergänzend zur Durchmesserlinie werden auf dem Bahnnetz des Kantons Zürich weitere kleinere Investitionen notwendig, damit die angestrebten Angebotsanpassungen vorgenommen werden können. Die Angebotsziele wurden im Jahr 2000 im Rahmen der S-Bahn-Vision des ZVV festgelegt. Wichtigste Merkmale bilden dabei der Viertelstundentakt im näheren Distanzbereich von Zürich und der Halbstundentakt auf allen anderen Zulaufstrecken zu den Knoten Zürich und Winterthur. Mit den 3. Teilergänzungen der S-Bahn können diese Ziele von 2005 bis 2008 auf einigen Korridoren erreicht werden (Beschluss des Kantonsrates vom 23. November 2003 betreffend 3. Teilergänzungen S-Bahn, Vorlage 4055). Die Planung für die weiteren Anpassungen entsprechend den Zielen der S-Bahn-Vision und dem Beschluss des Kantonsrats vom 14. März 2005 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 4207 a) wird weiter vorangetrieben. Die Anpassungen sollen im Rahmen der 4. Teilergänzungen zur S-Bahn Zürich auf den Eröffnungszeitpunkt der Durchmesserlinie umgesetzt werden. Wichtigste Stossrichtungen bilden dabei die Einführung des Viertelstundentaktes bis Regensdorf, Oberglatt und Winterthur sowie des Halbstundentaktes für die Korridore Unterland und Wehntal. Der Regierungsrat wird diese Infrastrukturausbauten, die 2013/2015 in Betrieb genommen werden sollen, rechtzeitig dem Kantonsrat unterbreiten.

Die erwähnten Infrastrukturausbauten sollen im Rahmen der laufenden Revision in den kantonalen Richtplan, Teil Verkehr, aufgenommen werden (Vorlage 4222). Die Vorlage sieht die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie per 2012 vor, die Leistungssteigerung Kloten/Effretikon–Winterthur soll kurz- bis mittelfristig verwirklicht werden. Der Richtplan wird dem Bundesrat nach der Verabschiedung durch den Kantonsrat zur Genehmigung gemäss Art. 11 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700) unterbreitet werden; mit der Genehmigung wird er für die Behörden – auch für den Bund – verbindlich (Art. 9 und 11 Abs. 2 RPG). Die jeweiligen Kreditbeschlüsse für die einzelnen Vorhaben fallen in die Kompetenz der Bundesversammlung. Mit der Richtplangenehmigung hat der Bundesrat grundsätzlich auch dafür zu sorgen, dass diese Beschlüsse rechtzeitig vorgelegt werden. Als Finanzierungsquellen kommen der Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds), die Leistungsvereinbarung

SBB und der neu geplante Dringlichkeits- bzw. Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr in Betracht.

Zurzeit deuten sämtliche Vorhersagen auf ein anhaltendes Marktwachstum auch in den kommenden Jahren hin. Unter Berücksichtigung der stetigen Ausdehnung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zürich mit stark zunehmenden Verkehrsströmen und weitgehend gesättigtem Strassennetz ist ein weiteres Nachfragewachstum sowohl beim Fernverkehr als auch bei der S-Bahn zu erwarten. Die Pendlerströme nach Zürich aus Räumen ausserhalb des Kantons werden dabei überproportional zunehmen. Ausbauten werden insbesondere auch für mittlere Distanzen notwendig. Eine gemeinsame Situationsanalyse von SBB und ZVV hat gezeigt, dass ein paralleler Ausbau der Systeme Fernverkehr und S-Bahn im mittleren Distanzbereich wenig wirtschaftlich und technisch kaum umsetzbar sein wird. Eine kombinierte Verwirklichung der geplanten Angebotsentwicklungen von ZVV und SBB bietet jedoch Chancen, der Benachteiligung einzelner Zugskategorien entgegen zu wirken. Vor dem Hintergrund der verschiedenen Schwachpunkte des gegenwärtigen Angebotes und der heute vollständig ausgelasteten Bahninfrastruktur im Knoten Zürich und seiner Zulaufstrecken unternehmen der ZVV und die SBB deshalb gemeinsam Anstrengungen, um neue Angebotskonzepte zu erarbeiten.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 201/2004 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fierz	Husi