

Sitzung vom 9. September 1992

2772. Anfrage

Kantonsrat Willy Volkart, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 15. Juni 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Entgegen seinen Versprechungen im Hinblick auf die Volksabstimmung über die Bahn 2000, den Regionalverkehr zusätzlich als Zubringer zu den Hauptlinien zu fördern, zieht der Bundesrat im Voranschlag 1992 gerade hier massiv die Sparschraube an. Dies zwingt die Generaldirektion der SBB, von den Kreisdirektoren ein Sparprogramm Regionalverkehr zu verlangen, beim Betrieb sowie bei den Investitionen.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wird die terminliche Ausführung der zweiten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn von diesem Sparpaket betroffen?
2. Wenn ja, wo und mit welchen Konsequenzen?
3. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass, indem bei den Regionallinien gespart wird, die Hauptlinien über Gebühr favorisiert werden und dadurch das ganzheitliche Bahnangebot (Reiseketten) zerstört wird?
4. Welche Regionallinien wären allenfalls und in welchem Masse betroffen?
5. Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten bzw. will er nach Möglichkeiten suchen, um den Abbau von Regionallinien zu verhindern?
6. Welche Massnahmen trifft er, um deren Attraktivität zu steigern?
7. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass das Vorgehen des Bundesrates die NEAT-Abstimmung ungünstig beeinflussen kann?

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 Willy Volkart, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

1. Die Ausführung der zweiten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn benötigt mehr Zeit als ursprünglich geplant. Die Verzögerungen sind auf Schwierigkeiten und Kapazitätsprobleme bei den Projektierungsarbeiten sowie auf die Dauer des Plangenehmigungsverfahrens des Bundes zurückzuführen.

Der Regierungsrat ist von den SBB informiert worden, dass die vollständige Verwirklichung des Bauprogramms der zweiten Teilergänzung wegen der finanziellen Rahmenbedingungen nicht zur vereinbarten Zeit möglich ist.

2. Einzelne Bauprojekte, welche in der Projektierung weit fortgeschritten oder bereits im Bau sind, dürften noch vollendet werden können. Für Objekte im Umfang von drei Fünftel der bewilligten Kredite droht dagegen ein Bau- und sogar ein Projektierungsstopp bis 1998.

Selbst wenn einzelne, für die S-Bahn bedeutende Projekte noch in Angriff genommen würden, könnte das gemeinsam von der Generaldirektion SBB und dem Zürcher Verkehrsverbund beschlossene und den Stimmberechtigten unterbreitete Angebotskonzept in diesem Jahrzehnt nicht mehr realisiert werden. Die nur teilweise Verwirklichung des Programms der zweiten Teilergänzung mit Investitionen von fast 200 Millionen Franken würde aber zu keiner spürbaren Verbesserung des Angebots führen und bedeutete sogar eine betriebswirtschaftliche Verschlechterung.

3. Der Bundesrat hat wiederholt bekräftigt, dass die grossen nationalen Eisenbahnprojekte einen vernünftigen Ausbau des Regionalverkehrs nicht beeinträchtigen werden. Regional- und Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs müssen als Gesamtsystem begriffen werden. Ein Verzicht auf einen nachfragegerechten Ausbau des Regionalverkehrs beeinträchtigt daher die Erfolgchancen der Investitionen auf den Hauptlinien.

4. Aufgrund des gegenwärtigen Standes des Mittelfristplans der SBB bis 1998 könnte einerseits die geplante S-Bahn-Schnellzuglinie am rechten Zürichseeufer nicht eingeführt werden. Andererseits wäre auch die Realisierung des Halbstundentakts Zürich-Regensdorf nicht möglich.

5. Der Regierungsrat setzt sich für den weiteren Ausbau des Regionalverkehrs ein. Er ist nicht bereit, einen Rückzug des Bundes aus dem Regionalverkehr und eine einseitige Verschiebung der finanziellen Lasten des Regionalverkehrs auf die Kantone hinzunehmen. Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Schweiz und die Ziele des Bundes zur Luftreinhaltung bedingen im Kanton Zürich einen attraktiven öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr.

6. Gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr wird der Regierungsrat dem Kantonsrat zusammen mit dem Rahmenkredit 1993/95 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots des Zürcher Verkehrsverbundes zur Beschlussfassung beantragen. Diese Grundsätze werden aufzeigen, wie die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs weiter gesteigert werden soll.

7. Wenn der Bundesrat glaubhaft machen kann, dass grosse nationale Eisenbahnprojekte einen vernünftigen, vom Bund mitfinanzierten Ausbau des Regionalverkehrs nicht beeinträchtigen, so wird die laufende Diskussion über den gegenwärtigen Mittelfristplan der SBB die NEAT-Abstimmung nicht ungünstig beeinflussen. Auf Intervention des Regierungsrates hat der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements die vertragliche Verpflichtung der SBB, die zweite Teilergänzung zu verwirklichen und die notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen, bestätigt und die SBB angehalten, der Verwirklichung der zweiten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn das notwendige Gewicht zu verleihen. Die endgültige Bereinigung des Terminplans zwischen der Generaldirektion der SBB und dem Verkehrsverbund steht aber noch aus.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates, die Direktion der Volkswirtschaft sowie an den Zürcher Verkehrsverbund.

Zürich, den 9. September 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller