

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 157/2009

Sitzung vom 8. Juli 2009

### **1111. Anfrage (Wann kommt denn nun die halbstündliche Verbindung im Jahre 2013, 2018 oder erst 2025?)**

Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, und Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, haben am 18. Mai 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Über ein Drittel der Bevölkerung im Kanton Zürich hat am vergangenen Wochenende ein klares «Ja» zur Initiative «Halbstündliche Verbindung für alle» eingelegt. Das Abstimmungsergebnis zeigt ganz klar, dass im Zürcher Oberland und im Zürcher Unterland einige Gemeinden ihre Unzufriedenheit über das bisherige Angebot im öffentlichen Verkehr nun über die Urne kundtaten. Die S-Bahn im Kanton Zürich ist eine Erfolgsgeschichte. Offenbar gibt es aber zwei Regionen im Kanton, in denen die Mehrzahl der Bevölkerung sich benachteiligt fühlt, weil die Qualitätsunterschiede punkto Erschliessung im ZVV-Gebiet zu unterschiedlich sind. Je nach Region wartet ein Bahnkunde 10 Minuten auf die nächste S-Bahn oder dann geschlagene 60 Minuten. Dies sind zu gravierende Unterschiede im Sinne einer gerechten ÖV-Erschliessung.

In diesen Zusammenhängen stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat das Abstimmungsergebnis insbesondere in den 16 Gemeinden, die der Initiative zugestimmt haben?
2. Sieht der Regierungsrat zusammen mit dem ZVV nun Handlungsbedarf, wenigstens partiell (z. B. zumindest während der Stosszeiten) eine Angebotsverbesserung auf den drei bekanntermassen am schlechtesten erschlossenen S-Bahn-Linien durchzuführen oder will er wirklich bis 2018 zuwarten?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Aussage der SBB, dass mit dem integralen Halbstundentakt im ganzen Kanton bis zum Jahre 2025 zugewartet werden müsse, bis die Bahnstrecke Zürich-Winterthur ausgebaut werden könne?
4. Kann der Regierungsrat bestätigen, dass aufgrund der Einführung der halbstündlichen Verbindung (vorher nur jede Stunde ein Zug) in den entsprechenden Regionen der Modalsplit besser wird und der Motorisierungsgrad (Anzahl private Motorfahrzeuge pro 1000 Einwohner) wenn nicht kleiner wird dann wenigstens stagniert?

5. Stimmt es, dass in Gemeinden entlang von S-Bahn-Linien, die nur über einen Stundentakt verfügen, die Anzahl Motorfahrzeuge pro Einwohnenden höher ist als in gut erschlossenen Gemeinden?
6. Nicht nur das Initiativkomitee erwartet nun vom Regierungsrat bzw. vom ZVV, dass er rasch diejenigen Verbesserungen einführt, die ohne grosse Investitionen möglich sind, so die Wiedereinführung des Shuttles Rüti-Wald mit der Verlängerung bis nach Fischenthal-Bauma, eine halbstündliche Bedienung von Niederglatt sowie die Verdichtung auf der Weinländerlinie Winterthur-Stammheim. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesen Erwartungen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Bulet, Regensdorf, und Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Am 3. September 2007 wurde die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich» eingereicht. Mit Beschluss vom 5. Januar 2009 hat der Kantonsrat eine Änderung der Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 genehmigt (Vorlage 4510), mit der die Anliegen der Volksinitiative mit Ausnahme der kurzfristigen zeitlichen Umsetzung weitgehend erfüllt werden. Die Änderung trat am 1. März 2009 in Kraft. Sie sieht vor, dass der Halbstundentakt auf dem regionalen Bahnnetz mit Ausnahme der Stationen Sihlbrugg, Zweidlen, Sihlwald und der Strecke Hinwil-Bauma an allen Stationen eingeführt wird. Der Einführungszeitpunkt ist für die Station Niederglatt gleichzeitig mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie Altstetten-Oerlikon vorgesehen (rund 2015), für die Stationen Dinhard, Thalheim-Altikon, Ossingen, Stammheim, Steg, Fischenthal, Gibswil, Wald und Tann-Dürnten gleichzeitig mit der Fertigstellung der Ausbauten auf der Strecke Zürich Flughafen-Winterthur (etwa 2018).

Ebenfalls mit Beschluss vom 5. Januar 2009 hat der Kantonsrat die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» abgelehnt (Vorlage 4509a). In der Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 haben über 63% der Wählerinnen und Wähler sowie weit über 90% der Gemeinden (157 von 171) die Initiative ebenfalls abgelehnt. In den Weisungen zu den Vorlagen 4509 und 4510 wie auch im Beleuchtenden Bericht zur Abstimmungsvorlage wurden die Gründe, weshalb eine Einführung des Halbstundentaktes auf den verbleibenden Stationen auf einen früheren Zeitpunkt

nicht möglich bzw. nicht sinnvoll ist, ausführlich dargelegt. Es kann darauf verwiesen werden. Die verschiedenen Abstimmungsergebnisse zeigen deutlich, dass die vorgesehene zeitlich gestaffelte Umsetzung bei einer klaren Mehrheit des Kantonsrates, der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sowie der Gemeinden Unterstützung findet. Daran kann die Zustimmung vereinzelter Gemeinden zur Initiative nichts ändern. Es besteht daher kein Anlass, vom Zeitplan abzuweichen, zumal Bund, Kanton und SBB mit Hochdruck an der termingerechten und vollständigen Umsetzung der vorgesehenen Angebotsausbauten arbeiten und eine frühere Fertigstellung der drei Realisierungsetappen 2013, 2015 und etwa 2018 weder aus bautechnischer noch aus finanzieller Sicht möglich ist.

Zu Frage 3:

Der Kanton Zürich setzt sich für die termingerechte Umsetzung der vorgesehenen Ausbauten der Durchmesserlinie, der ersten Umsetzungsetappe des Projekts Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB) und der 4. Teilergänzungen der S-Bahn ein. Dabei hat er sich insbesondere durch eine Vorfinanzierung bei der Durchmesserlinie für deren verzögerungsfreien Bau eingesetzt. Von den SBB wurde bereits neues doppelstöckiges Rollmaterial in grosser Stückzahl für die S-Bahn Zürich bestellt, damit für das künftige Mehrangebot der 4. Teilergänzungen ausreichend Fahrzeuge vorhanden sind. Zurzeit gibt es keinen Anhaltspunkt, dass die vorgesehenen Umsetzungszeitpunkte der drei Realisierungsetappen (2013, 2015 und etwa 2018) nicht eingehalten werden können. Gegenwärtig sind alle Projektierungsarbeiten auf Zielkurs.

Zu Fragen 4 und 5:

Die These, dass der Motorisierungsgrad in Gemeinden, die von der S-Bahn mit einem Stundentakt bedient werden, höher liege als in Gemeinden mit einem dichteren Angebot, wird statistisch nicht bestätigt. Der Anteil der privaten Motorfahrzeuge an der Bevölkerung liegt in den Gemeinden mit S-Bahn-Linie und Stundentakt bei 510 Personenwagen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Er liegt sogar leicht tiefer als in besser erschlossenen Gemeinden (550 Personenwagen, wenn die Städte Winterthur und Zürich mit 370 Personenwagen nicht berücksichtigt werden). Mit 600 Personenwagen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner verzeichnen jene Gemeinden den höchsten Wert, die über gar keine S-Bahn auf ihrem Territorium verfügen.

Werden die grossen Städte und die Gemeinden ohne S-Bahn ausklammert, ist grundsätzlich kein Zusammenhang zwischen S-Bahntakt und Motorisierungsgrad zu erkennen. Der Motorisierungsgrad

dürfte ebenso sehr durch andere Gründe wie beispielsweise Einkommen, Haushaltgrösse, Haushaltsstruktur, Siedlungsstruktur usw. beeinflusst sein.

Zu Frage 6:

Es kann auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2 sowie auf die ausführlichen Beantwortungen der Anfragen KR-Nr. 27/2009 betreffend Halbstunden-Hinketakt auf dem Abschnitt Bauma–Wald–Rüti (Tösstallinie) mit minimalem Ausbau des Bahnhofes Wald (ohne Personenunterführung), KR-Nr. 30/2009 betreffend «moderne» Bahninfrastruktur auf der Tösstallinie (Streckensanierung) und KR-Nr. 31/2009 betreffend Abhängigkeiten zwischen Halbstundentakt auf der Tösstallinie / Halbstundentakt auf der Etwilerlinie / Ausbau des SBB-Korridors Zürich–Winterthur verwiesen werden.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**