

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

KR-Nr. 183/2003

Sitzung vom 20. August 2003

**1179. Dringliches Postulat (Erhalt von 500 Arbeitsplätzen bei den
SBB im Kanton Zürich)**

Die Kantonsräte Jorge Serra, Winterthur, Daniel Vischer, Zürich, und Willy Germann, Winterthur, haben am 23. Juni 2003 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht, sich bei den SBB für den Erhalt von regionalen Betriebszentralen, insbesondere in Winterthur und Zürich, einzusetzen und die dazu notwendigen Anstrengungen zu unternehmen.

Begründung:

Ab 2008 soll das Rail Control Center (RCC) den schweizerischen Zugverkehr der SBB überwachen und sicherstellen. Die SBB favorisieren Olten als Standort für diese Betriebszentrale zur Lenkung des Zugverkehrs. Die heute auf die ganze Schweiz verteilten Fernsteuerzentren – darunter jene in Zürich und Winterthur – sollen ab 2008 in der Betriebszentrale in Olten sowie in vier regionale Betriebszentralen in Lausanne, Bellinzona, St. Gallen und Spiez zusammengefasst werden. Damit könnten im Kanton Zürich bis zu 500 Arbeitsplätze verloren gehen.

Der Kanton Zürich besitzt ein dichtes und komplexes Schienennetz. Gleichzeitig ist er Standort der meisten Arbeitsplätze in diesem Bereich. Es ist deshalb befremdend, dass die SBB den Kanton Zürich beim Projekt RCC links liegen lassen wollen.

Es ist auch technisch fragwürdig, am wichtigsten Verkehrsknotenpunkt der Schweiz sämtliche Arbeitsplätze «abzuziehen». Auch der ZVV als Kunde der SBB müsste unter dem Gesichtspunkt von Qualität und Sicherheit (Störfallmanagement, Verfügbarkeit Infrastruktur usw.) am Erhalt von Betriebsleitzentralen im Kanton Zürich interessiert sein.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 30. Juni 2003 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

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. Zum dringlichen Postulat Jorge Serra, Winterthur, Daniel Vischer, Zürich, und Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt Stellung genommen:

Das Konzept des Rail Control Centers sieht vor, dass die heutigen drei Betriebsleitzentralen und die auf die ganze Schweiz verteilten Fernsteuerzentren in einer Betriebszentrale in Olten und vier regionalen

Betriebszentralen zusammengefasst werden. Damit soll laut SBB AG künftig schneller disponiert werden können, um so den Zugverkehr trotz Angebotsausbauten pünktlich abwickeln zu können. Erfolgskriterien seien kurze Kommunikationswege und weitreichende Dispositions- und Steuerungsmöglichkeiten. Die Zusammenarbeit unter einem Dach ermögliche besonders rasche Absprachen und einen engen Informationsaustausch im zeitkritischen Störfall. Der Standort Olten sei unter anderem wegen seiner guten Verkehrslage im Zentrum des SBB-Netzes, eines attraktiven Arbeitsmarkts im Einzugsgebiet und eines sofort verfügbaren Grundstücks in Bahnhofsnähe gewählt worden.

Auf Grund der wachsenden Komplexität und Auslastung des Systems ist mit einer allgemein steigenden Tendenz der Störungsanfälligkeit zu rechnen. Die Zielsetzung der SBB AG, wonach der Zugverkehr trotz Angebotsausbauten pünktlich abgewickelt werden soll, ist deshalb zu unterstützen. Der SBB AG ist grundsätzlich beizupflichten, dass rasche Absprachen und ein enger Informationsaustausch im zeitkritischen Störfall wichtige Erfolgsfaktoren sind. Das Konzept lässt hier aber viele Fragen offen. Einerseits werden kurze Kommunikationswege und die Zusammenarbeit unter einem Dach als Erfolgskriterien angeführt. Andererseits sieht das Konzept neben einer Hauptzentrale in Olten zusätzlich vier Nebenzentralen in Lausanne, Bellinzona, Spiez und St. Gallen vor. Damit ist zumindest die Zusammenarbeit unter einem Dach nicht gewährleistet. Offensichtlich ist auch nach Auffassung der SBB AG eine regionale Abstützung nicht zu umgehen. Unter diesen Umständen ist es nicht sinnvoll, die Hauptzentrale im (Eisenbahn-)geografischen Zentrum anzusiedeln zu wollen, um gleichzeitig bestehende und bewährte Betriebsleitzentralen aufzugeben. Es ist auch nicht zu erwarten, dass daraus ein betriebswirtschaftlicher Nutzen entsteht. Die Hauptzentrale muss vielmehr im Zentrum des Markt- und Verkehrsgeschehens angesiedelt sein. Hinsichtlich der kurzen Kommunikationswege sind die Standorte in Zürich und Winterthur der Hauptzentrale und den anderen Nebenzentralen mindestens ebenbürtig.

Hinsichtlich Kundeninformation hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 3. März 2003 betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr festgelegt, dass die Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen verbessert werden soll (Vorlage 3997a). In Bezug auf die allgemeine, routinemässige Kundeninformation mag der Standort des Rail Control Centers in aller Regel nicht von entscheidender Bedeutung sein. Im Störfall dagegen sind Ortskenntnisse und Vertrautheit mit den tatsächlichen Verhältnissen besonders wichtig. Das gilt insbesondere für einen zentralen und hochkomplexen Knoten wie den Hauptbahnhof Zürich. Die bishe-

rige Betriebsleitzentrale und das Fernsteuerzentrum in Zürich bieten aber auch eine optische Überwachung des Einfahrtsbereichs des Hauptbahnhofs Zürich. Bei einem Verlust dieser Überwachung ist eine Gefährdung der angestrebten Qualität im Raum Zürich wahrscheinlich. Das wiederum könnte schwer wiegende Auswirkungen haben, weil der Knoten Zürich ein Kernstück des schweizerischen Schienenverkehrs ist. Hinzu kommt, dass durch die wachsende Komplexität und Auslastung des Systems mit einer allgemein steigenden Tendenz der Störungsanfälligkeit zu rechnen ist. Ein Verzicht auf die Standorte Zürich und Winterthur wäre daher auch aus Gründen eines effizienten Störfallmanagements für den Raum Zürich mit grossen Risiken verbunden.

Zudem trägt der Kanton Zürich mit seinem hohen Anteil am Verkehrsaufkommen im S-Bahn- und Regionalverkehr sowie nationalen Verkehr und mit seinen Beiträgen an die Betriebskosten der S-Bahn Wesentliches zum Betriebserfolg der SBB bei. Es ist deshalb folgerichtig, dass auch die entsprechenden, für den Betrieb der Eisenbahn im Kanton notwendigen Arbeitsplätze im Kanton Zürich verbleiben. Die Volkswirtschaftsdirektion hat in diesem Sinne bereits bei der SBB AG interveniert, diese beharrt jedoch auf ihrem Standpunkt. Danach sollen in den Jahren 2010 bis 2015 rund 300 Arbeitsplätze von Zürich und Winterthur nach Olten verlegt werden. Der Regierungsrat unterstützt die Haltung der Volkswirtschaftsdirektion und wird diese der Geschäftsleitung der SBB AG anlässlich eines nächstens stattfindenden Treffens nochmals mit Nachdruck unterbreiten.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat KR-Nr. 183/2003 entgegenzunehmen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi