

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 92/2006

Sitzung vom 10. Mai 2006

697. Interpellation (S5 Abschnitt Zürich–Bülach–Rafz / Dielsdorf–Niederweningen)

Die Kantonsräte André Bürgi, Bülach, Thomas Hardegger, Rümlang, und Marcel Burlet, Regensdorf, haben am 27. März 2006 folgende Interpellation eingereicht:

In den meisten Regionen im Kanton Zürich ist der Halbstundentakt seit geraumer Zeit eingeführt, in anderen Regionen ist oder wird bereits der Viertelstundentakt eingeführt.

Bei der von Uster via Bülach nach Rafz führenden S5 besteht auf der Strecke von Uster bis nach Zürich der Halbstundentakt, mit der Betriebsaufnahme der S15 wird der Viertelstundentakt eingeführt. Nicht aber von Zürich HB nach Bülach–Rafz und nach Niederweningen. Wie bisher führt der ZVV auf den kommenden Fahrplanwechsel die S5 im Halbstundentakt von Zürich HB–Oerlikon–Glattbrugg–Rümlang bis nach Oberglatt; nicht aber bis zu den nur eine respektive zwei Stationen weiter entfernten Orten Niederglatt und Bülach (15 000 Einwohner allein in der Stadt Bülach). Obwohl bereits bei der S-Bahn-Abstimmung für die 90er-Jahre versprochen, ist der Halbstundentakt für das Zürcher Unterland erst für das Jahr 2012 geplant.

Die Züge sind in den Stosszeiten regelmässig überfüllt. Passagiere der stadtnahen Stationen finden kaum mehr Sitzplätze in den Zügen. Die Entwicklung des S-Bahn-Angebots im Zürcher Unterland wird trotz massivem Bevölkerungszuwachs seit Jahren sehr stark vernachlässigt.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Kriterien sind für die Einführung eines Halbstundentakts von S-Bahn-Verbindungen massgebend?
2. Gibt es wichtige Kriterien, die das Zürcher Unterland für die Einführung des Halbstundentakts nicht erfüllt? Falls ja, welche?
3. Warum wird der integrale Halbstundentakt von Zürich HB bis nach Oberglatt, nicht aber bis nach Bülach und Rafz sowie nach Niederweningen eingeführt?
4. Warum ist der Halbstundentakt der S5 von Zürich nach Bülach und Rafz bzw. Dielsdorf und Niederweningen trotz offensichtlichem Bedürfnis nicht auf den Fahrplanwechsel 2007/2008, sondern erst auf das Jahr 2012 geplant?

5. Wie gedenkt der Regierungsrat, die für die Bevölkerung des Unterlands unbefriedigende Situation zu verbessern? Wie und bis wann gedenkt er, die Situation zu verbessern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation André Bürgi, Bülach, Thomas Hardegger, Rüm- lang, und Marcel Bulet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Gemäss Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) gewährleistet der ZVV eine Grundversorgung. Darüber hinaus werden entsprechend der möglichen Nachfrage Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien eingeführt. Die Angebotsverordnung (LS 740.3) sieht vor, dass im Angebotsbereich 1 (Grundversorgung) bei genügender Nachfrage ein Stundentakt angeboten wird. Im Angebotsbereich 2 richtet sich das Verbundangebot nach dem Verkehrsaufkommen, das sich zu einzelnen verkehrsstarken Linien zusammenfassen lässt. Hier ist ein Halbstundentakt vorgesehen, der je nach Nachfrage verdichtet oder ausgedünnt werden kann. Eine Verdichtung zum Halbstundentakt setzt neben einer ausreichenden Nachfrage voraus, dass die entsprechenden Fahrplantrassees verfügbar sind.

Zu Frage 2:

Das PVG und die Angebotsverordnung schreiben nicht vor, wie und mit welchem Verkehrsmittel die Erschliessung mit einem Halbstunden- takt konkret zu erfolgen hat. Die meisten Ortschaften im Zürcher Unterland, die an einer S-Bahn-Linie liegen, werden bereits heute mit einem Halbstundentakt bedient. Für die übrigen Ortschaften, mit Aus- nahme von Zweidlen, wird er Ende 2006 eingeführt. Es handelt sich allerdings nicht in jedem Fall um einen umsteigefreien Halbstundentakt mit einer einzigen S-Bahn-Linie:

- Die Basiserschliessung des Unterlandes erfolgt durch die S5. Sie ver- kehrt zwischen Zürich und Oberglatt im Halbstundentakt. Ab Ober- glatt wird sie abwechselnd nach Rafz oder nach Niederweningen wei- tergeführt (Stundentakt, in den Hauptverkehrszeiten durch Zusatz- züge verdichtet).

Streckenabschnitt Oberglatt–Niederglatt–Bülach–Rafz:

- Zwischen Zürich und Bülach wird die stündlich verkehrende S5 durch die Fernverkehrsverbindungen Zürich–Schaffhausen ergänzt. Dadurch entsteht ein Halbstundentakt.

- Zwischen Bülach und Rafz verkehrt neben der S5 auch die S22. Damit wird auch diese Strecke mit einem Halbstundentakt bedient.
- Niederglatt wird stündlich mit der S5 bedient und eine halbe Stunde verschoben durch eine Postautoverbindung.

Streckenabschnitt Oberglatt–Niederweningen (Wehntal):

- Die Strecke Oberglatt–Niederweningen wird ab Dezember 2006 nicht nur in den Hauptverkehrszeiten, sondern auch tagsüber halbstündlich bedient.

Ab Dezember 2006 wird zudem die Strecke Bülach–Winterthur tagsüber den Halbstundentakt erhalten (S41).

Auf den Strecken Niederhasli–Niederweningen (Wehntal), Glattfelden–Rafz sowie ab dem Bahnhof Niederglatt bestehen halbstündliche Verbindungen nach Zürich HB, wenn in Bülach oder Oberglatt umgestiegen wird. Einmal pro Stunde verkehrt ein direkter Zug. In den Hauptverkehrszeiten werden einige Zusatzzüge geführt, welche die Intervalle verdichten und weitere umsteigefreie Verbindungen nach Zürich HB und Zürich Oerlikon herstellen. In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 362/2002 (Halbstundentakt, Sicherheit und Fahrplanänderungen des öffentlichen Verkehrs im Furtal und im Wehntal) wurde dargelegt, dass die zurzeit zur Verfügung stehenden Gleisanlagen nicht ausreichen, um auf allen Streckenabschnitten ganztags umsteigefreie Halbstundentakte bis Zürich HB anzubieten. Die beschränkten Trassekapazitäten lassen die Führung weiterer Personenzüge nicht zu, insbesondere da ausserhalb der Hauptverkehrszeiten starker Güterverkehr herrscht. Die für einen integralen Halbstundentakt notwendigen Streckenkapazitäten zwischen Zürich HB und Zürich Oerlikon können erst mit den Ausbauten im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhof Löwenstrasse und dem dazugehörigen Weinbergtunnel (Durchmesserlinie) geschaffen werden.

Zu Frage 3:

Zwischen Zürich und Oberglatt besteht seit 1990 ein integraler Halbstundentakt (S5). Die Züge verkehren ab Oberglatt je stündlich weiter nach Niederweningen (Wehntal) bzw. Rafz. Ursprünglich war geplant, die Kompositionen der S5 in Oberglatt zu trennen und je einen Teil Richtung Niederweningen und einen Teil Richtung Rafz weiterzuführen. Damit wäre in beide Richtungen ein integraler Halbstundentakt mit der S5 entstanden. Dieses so genannte Flügelzugkonzept konnte nicht verwirklicht werden, weil die betriebliche Zuverlässigkeit des Trennens und Vereinigens der Doppelstock-Zugkompositionen nicht gewährleistet werden konnte und zu viel Reservezeit eingeplant werden müsste.

Zu Frage 4:

Umsteigefreie Angebotsverdichtungen von Zürich Richtung Unterland setzen im Raum Zürich die Fertigstellung der neuen Durchmesserlinie sowie den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon (zwei zusätzliche Gleise) voraus. Die Durchmesserlinie wird aus bautechnischen Gründen in zwei Schritten in den Jahren 2013 und 2015 eröffnet. Gemäss aktueller Planung ist für die Einführung von Angebotsverdichtungen Richtung Unterland der zweite Ausbauschritt (Anschluss Altstetten–Bahnhof Löwenstrasse, 2015) erforderlich. Voraussichtlich werden auch kleinere Ausbauten von Gleisanlagen im Wehntal notwendig, die im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten zu den 4. Teilergänzungen zur S-Bahn konkretisiert werden. Ein allfälliger Kreditantrag für diese Ausbauten kann frühestens in der zweiten Hälfte 2007 gestellt werden. Sie müssen zeitgleich mit der erwarteten Fertigstellung der Durchmesserlinie bis im Jahr 2015 verwirklicht sein.

Zu Frage 5:

Im Wehntal wird im Dezember 2006 ein Halbstundentakt von Montag bis Samstag von 6 bis 20 Uhr eingeführt. In Ergänzung zur stündlich verkehrenden S5 Niederweningen–Zürich wird stündlich ein Verdichtungszug zwischen Niederweningen und Oberglatt geführt. In Oberglatt besteht Anschluss auf die S5 von Rafz nach Zürich und umgekehrt.

Die Fernverkehrsverbindungen zwischen Zürich und Schaffhausen werden voraussichtlich ab 2013 zum Halbstundentakt verdichtet. Die notwendigen Infrastrukturausbauten wurden im Rahmen der Vorlage zum Anschluss der Schweiz an das Europäische Eisenbahnhochleistungsnetz (HGV-Anschluss) im März 2005 von den Eidgenössischen Räten genehmigt. Vom Halbstundentakt profitieren auf Zürcher Kantonsgebiet die Bahnhöfe Bülach und Oerlikon, bei denen die zusätzliche stündliche Verbindung halten soll.

Mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie und den 4. Teilergänzungen im Jahr 2015 können die Direktverbindungen sowohl nach Niederweningen als auch nach Niederglatt–Bülach–Rafz je halbstündlich angeboten werden. Auf dem Abschnitt Oberglatt–Zürich HB ergibt sich aus der Überlagerung der beiden Linien ein Viertelstundentakt. Voraussetzung ist die rechtzeitige Mitfinanzierung der Durchmesserlinie durch den Bund bzw. die SBB.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi