

4194

KR-Nr. 183/2003

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 183/2003 betreffend  
Erhalt von 500 Arbeitsplätzen bei  
den SBB im Kanton Zürich**

(vom 21. Juli 2004)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 8. September 2003 das folgende, von den Kantonsräten Jorge Serra, Winterthur, Daniel Vischer, Zürich, und Willy German, Winterthur, am 23. Juni 2003 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

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.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Im Rahmen des Projektes Rail Control Center (RCC) planen die Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) die Zentralisierung der Lenkung des Zugverkehrs. Dazu sollen die heute über die ganze Schweiz verteilten Betriebsleitzentralen und Fernsteuerzentren gestrafft werden. Im Vordergrund steht ein Modell mit einer Hauptzentrale in Olten und vier regionalen Betriebszentralen. Das soll gemäss Angaben der SBB dazu führen, dass künftig schneller disponiert und der Zugverkehr trotz Angebotsausbauten pünktlich abgewickelt werden könne. 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.

Die Zielsetzung der SBB, wonach der Zugverkehr trotz Angebotsausbauten pünktlich abgewickelt werden soll, ist zu unterstützen. Das von den SBB vorgeschlagene Konzept lässt aber – wie der Regierungsrat bereits in der Stellungnahme zur Entgegennahme des Postulats ausgeführt hat – viele Fragen offen. Einerseits werden kurze Kommunikationswege und die Zusammenarbeit unter einem Dach als Erfolgs-

kriterien 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 eine regionale Abstützung nicht zu umgehen. In dieser Hinsicht sind die Standorte in Zürich und Winterthur der Hauptzentrale und den anderen Nebenzentralen mindestens ebenbürtig.

Ein Verzicht auf die Standorte Zürich und Winterthur ist auch im Hinblick auf ein effizientes Störfallmanagement für den Raum Zürich mit grossen Risiken verbunden. Im Störfall sind Ortskenntnisse und Vertrautheit mit den tatsächlichen Verhältnissen besonders wichtig. Das gilt insbesondere für einen zentralen und hochkomplexen Knoten wie den Hauptbahnhof Zürich. Ein Verlust der Zentrale in Zürich würde ein zeitgerechtes Störfallmanagement im Raum Zürich in Frage stellen. Das wiederum könnte schwer wiegende Auswirkungen haben, weil der Knoten Zürich ein Kernstück des schweizerischen Schienenverkehrs ist. Zudem trägt der Kanton Zürich mit seinem hohen Anteil am Verkehrsaufkommen im S-Bahn- und Regionalverkehr sowie im 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 sollen.

Eine Delegation aus Mitgliedern des Regierungsrates hat die Geschäftsleitung der SBB bei einem Gespräch am 2. September 2003 über die Anliegen des Kantons Zürich informiert. Mit Schreiben der Volkswirtschaftsdirektion vom 19. November 2003 wurde die Geschäftsleitung der SBB ersucht, den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) über das Vorhaben detailliert zu informieren, damit der ZVV eine Stellungnahme zuhanden des Regierungsrates abgeben könne. Mit Schreiben vom 8. Dezember 2003 hat der Vorsitzende der Geschäftsleitung SBB diese Information zugesichert, sobald die Umriss des Projektes definitiv festgelegt seien.

Am 23. März und 16. April 2004 hat sich der ZVV bei den SBB über den gegenwärtigen Stand erkundigt. Von Seiten der SBB wurde mitgeteilt, dass das Projekt noch in Bearbeitung sei und der Regierungsrat über den aktuellen Stand informiert werde. Am 29. April und 30. Juni 2004 fanden Gespräche zwischen dem Regierungsrat und der Geschäftsleitung der SBB statt. Dabei wurden die Bedürfnisse und Bedenken des Kantons erneut zum Ausdruck gebracht. Die Geschäftsleitung der SBB hat jeweils versichert, dass weder der Verwaltungsrat noch die Geschäftsleitung einen Grundsatzentscheid gefällt hätten und dass die Volkswirtschaftsdirektion frühzeitig informiert werde.

Die beantragte Information des ZVV über das neueste Konzept soll am 19. August 2004 stattfinden. Neben dem ZVV wird auch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich beigezogen, um das Konzept der SBB zu prüfen und zu beurteilen. Der Regierungsrat wird sich bei den SBB auch weiterhin für die Interessen des Kantons Zürich einsetzen.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 183/2003 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Der Staatsschreiber i.V.:  
Jeker Hirschi