

4. Zeit für neue S-Bahn-Haltestellen

Einzelinitiative Paul Stopper, Uster, vom 29. April 2019

KR-Nr. 149/2019

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Gemäss den einschlägigen Bestimmungen der Zürcher Gesetze reiche ich folgende Einzelinitiative ein:

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat zulasten des «Verkehrsfonds»¹ gemäss Art. 30 des «Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG)» vom 6. März 1988 (mit seitherigen Ergänzungen) einen Rahmenkredit für die Verwirklichung von neuen, zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen auf dem Gebiet des Kantons Zürich.

Begründung:

Die Zürcher S-Bahn hat sich im Laufe der bald 30-jährigen Betriebszeit als äusserst erfolgreich gezeigt und bewährt.

Allerdings fahren die S-Bahn-Linien vielfach an nahe der Bahn gelegenen und auch an neu entstandenen Siedlungen nahe bei der Bahn in städtischen Gebieten vorbei. Auch im ländlichen Raum fährt die S-Bahn ab 2019 im Halbstundentakt, aber ein beträchtlicher Teil der direkt an der Bahn lebenden Bevölkerung kann von diesem attraktiven Angebot nicht profitieren, weil keine Bahnhaltstellen in deren Nähe existieren. Gleichzeitig bestehen zB im Fall der Tösstallinie zwischen Bauma und Wald an der parallelführenden Kantonsstrasse für die Nacht-Buskurse Haltestellen exakt an denjenigen Stellen, an denen auch eine Bahnhaltstelle am Tag nützlich und sinnvoll wäre.

Damit die S-Bahn ihre Wirkung voll entfalten kann, insbesondere mit der vom ZVV angedachten weiteren Ausbauschnitt G2, ist das Haltestellennetz zu überprüfen und dort, wo es angezeigt ist, müssen neue Haltestellen erstellt und betrieben werden.

Mit neuen Haltestellen würden sich die Reisezeiten der S-Bahn-Linien verlängern. Es besteht also ein Zielkonflikt zwischen den durchfahrenden und den an den neuen Haltestellen zu- und aussteigenden Fahrgästen. Dieser Konflikt ist mit unterschiedlichen Betriebsweisen zu lösen, d.h. mit Eil-S-Bahnen und solchen S-

¹Verkehrsfonds

§ 30. Die Investitionen gemäss diesem Gesetz werden durch einen Fonds finanziert. Ausgenommen sind die Kosten von Parkierungsanlagen gemäss § 5, für welche allgemeine Staatsmittel eingesetzt werden.

§ 31. 1 Der Kantonsrat weist dem Fonds mit dem Voranschlag jährliche Einlagen von mindestens 70 Mio. Franken zu. Der Regierungsrat erstattet jährlich mit dem Voranschlag Bericht über den Stand des Fonds sowie über das Investitionsprogramm und dessen Finanzierung.

(...)

Bahnlinien, die an allen Haltestellen halten und in den Knoten gute Umsteigemöglichkeiten auf die raschen S-Bahn-Linien aufweisen. Das ist ein bewährtes Konzept bei allen S-Bahnen, insbesondere auf der SBB Glatttallinie Zürich – Uster – Wetzikon – Rapperswil und teilweise am rechten Seeufer.

Die Erfahrungen sowohl bei uns als auch im Ausland zeigen, dass neue S-Bahn-Haltestellen generell gut angenommen werden, weil die Ziele meistens umsteigefrei und rascher erreicht werden können (zB Hardbrücke, Glanzenberg, Hegi, Saalsporthalle, heute Sihl-City, etc.).

In der folgenden Tabelle werden mögliche neue Haltestellen-Standorte an den einzelnen Linien aufgezeigt.

Linie	Neue Haltestellenstandorte
Zürich – Dietikon (– Killwangen)	Dietikon-Silbern
Zürich – Oerlikon – Seebach – Otelfingen	Hürst, Regensdorf-Industrie
Zürich – Stadelhofen – Effretikon – Winterthur	Dietlikon-Industrie, Brüttsellen-Dörfli, Winterthur-Försterhaus
Effretikon – Pfäffikon – Wetzikon	Effretikon-Nord, Fehraltorf-Industrie, Pfäffikon-Witzberg, Pfäffikon-Irgenhausen, Auslikon, Wetzikon-Kirche
Oerlikon – Uster – Rapperswil	Hallenstation/Züspa, Hagenholz/Auzelg, Dübendorf-EMPA, Dübendorf-Gfenn, Volketswil-Industrie, Oberuster, Wetzikon-Medikon, Bubikon-Industrie, Rüti-Süd
Oerlikon – Bülach	Höri/Kaserne
Winterthur – Frauenfeld	Winterthur-Spital/Kantonschule, Römerbrücke, Technorama, Gundetswil
Winterthur – Will	Winterthur-Spital/Kantonschule, Römerbrücke (dafür Aufhebung Grütze)
Winterthur – Bülach	Winterthur-Schosstal
Winterthur – Schaffhausen	Winterthur-Veltheim
Winterthur – Stein a.Rh.	Waltalingen

Winterthur – Bauma – Wald	Winterthur-Berseen, Saland (verschieben zur Dorfmitte), Juckern/Dillhaus, Alt-Landenberg, Wellenau, Lipperschwändi, Schmittenbach, Fischtel, Jonatal, Wald-Nord, Wald-Süd
SZU – Sihltal	Hürlimann-Areal
SZU – Üetliberg	Hürlimann-Areal, Giesshübel (evtl. verschieben auf Brücke), Borrweg
Thalwil – Sihlbrugg – Zug	Wiedereröffnung Sihlbrugg
Wädenswil – Samstagern (-Einsiedeln)	Wädenswil-Reidbach ¹

Über den «Ausbauschnitt 2035» des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur des Bundes soll lediglich die Haltestelle «Wädenswil-Reidbach» an der Strecke Wädenswil – Samstagern der Südostbahn finanziert werden (vgl. Botschaft des Bundesrates vom 31. Oktober 2018). Alle anderen Haltestellen müssen vom Kanton finanziert werden. Dazu besteht aber gemäss Art. 30 des kantonalen «Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr» vom 6. März 1988 der Verkehrsfonds, welchem der Kantonsrat jedes Jahr Einlagen von mindestens 70 Mio. Franken tätigen muss. Die Finanzen sind also schon lange vorhanden.

Ratspräsident Dieter Kläy: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Initiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Was nützt Ihnen eine komfortable, pünktliche, schnelle und jede Viertelstunde fahrende S-Bahn, wenn sie dort, wo Sie wohnen, dort, wo Sie arbeiten, dort, wo Sie Ihre Freizeit verbringen, nicht hält? Nicht viel bis gar nichts. Der Einzelinitiant hat recht, wenn er davon spricht, dass die Zürcher S-Bahn erfolgreich ist. Er hat aber auch recht, wenn er sagt, dass ein beträchtlicher Teil der direkt an der Bahn lebenden Bevölkerung vom heute attraktiven Angebot nicht profitieren kann. Das Haltestellenangebot konnte in den letzten Jahren der Siedlungsentwicklung nicht folgen.

Es ist der SP-Fraktion sehr wohl bewusst und augenscheinlich auch dem Initianten, dass im Bereich der S-Bahnen – Stichwort Ausbau S-Bahn 2G – sehr viel beschlossen ist und geplant wird. Damit die S-Bahn ihre Wirkung voll entfalten kann, ist aber auch das Haltestellennetz zu überprüfen. Dass sich mit neuen Haltestellen ein Zielkonflikt zwischen den durchfahrenden und den neu an den neuen Haltestellen zu- und aussteigenden Fahrgästen ergibt, ist klar. Wir glauben aber,

dass der Komfortgewinn der direkten Erreichbarkeit der Ziele ohne das Umsteigeprozedere auf andere öffentliche Verkehrsmittel die teilweise Verlängerung der Fahrzeiten aufwiegen kann. Dass dies nicht bei allen möglichen zusätzlichen Haltestellen, die der Einzelinitiant in seiner langen Liste aufzählt, wirklich so ist, bleibt aber von uns unbestritten. Es obliegt dem ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) beziehungsweise dem Regierungsrat, in der Folge sinnvolle Haltestellen zu eruieren und deren Auswirkungen auf das S-Bahn-System aufzuzeigen. Die SP unterstützt deshalb die vorliegende Einzelinitiative grossmehrheitlich.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Einzelinitiative Stopper verlangt die Schaffung von neuen S-Bahn-Haltestellen, da sich seit Einführung der S-Bahn vor bald 30 Jahren das Siedlungsgebiet verändert habe und neue grosse Siedlungen nicht direkt an bestehenden S-Bahn-Haltestellen liegen würden. Der Erfolg der S-Bahn ist wohl mit eine Ursache, dass grosse neue Siedlungen erstellt wurden. So sind die Gebiete um die S-Bahn-Anschlüsse massiv gewachsen – auch weg vom ehemaligen Bahnhof. Das Zubringernetz ist gewachsen und wird ständig den neuen Gegebenheiten angepasst.

Wie es die Bezeichnung der S-Bahn sagt, handelt es sich um eine Schnellbahn. Mit den zusätzlichen Haltestellen verlangsamt sich die S-Bahn massiv und wir können schon bald von einer Tramverbindung sprechen. Die Geschwindigkeit der direkten Verbindungen ist neben der Taktdichte ein weiteres Qualitätsmerkmal unserer S-Bahn. Hier bedarf es einer Güterabwägung. Mit den neu geforderten S-Bahn-Haltestellen entfällt nicht der Bedarf an einem Zubringernetz. Dieses ist weiterhin notwendig. Einzelne Anpassungen im Haltestellennetz können durchaus sinnvoll sein, hier vertrauen wir dem ZVV. Der ZVV hat in der Vergangenheit immer gezeigt, dass er sich am Bedürfnis der Kunden orientiert und das Netz entsprechend ausbaut. In Bezug auf S-Bahn-Haltestellen vertrauen wir auf das umsichtige zukunftsgerichtete Handeln des ZVV. Grössere Schritte im Ausbau sind bis 2035 nicht möglich, punktuelle Anpassung werden aber immer vorgenommen. Wir werden die Einzelinitiative nicht unterstützen.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): Volketswil hat 18'600 Einwohner und ist der grösste Ort in der Schweiz ohne Bahnhof. Als Gemeindepräsident von Volketswil sage ich: Das muss dringend geändert werden. Daher subito eine S-Bahn-Haltestelle! Besten Dank (*Heiterkeit*).

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative KR-Nr. 149/2019 stimmen 42 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

