

A N F R A G E von Prof. Peter Weber (Grüne, Wald), Patrick Hächler (CVP, Gossau) und Martin Kull (SP, Wald)

betreffend Kosten-/Nutzenverhältnis für ein konkurrenzfähiges S-Bahnsystem

Entgegen den Zielsetzungen für den öffentlichen Personenverkehr im kantonalen Richtplan plant der Zürcher Verkehrsverbund im Rahmen des Haushaltsgleichgewichts 2006 erstmals einen Abbau des S-Bahn-Angebots, teilweise kompensiert durch Bus-Ersatz-Dienste, und verlagert somit einen Teil des öffentlichen Verkehrs von der Schiene auf die Strasse.

Die Unterzeichnenden sind der Auffassung, dass auf dem S-Bahn-Netz im Kanton Zürich flächendeckend und dauerhaft ein attraktives Grundangebot gewährleistet werden soll, um den Strassenverkehr durch eine valable Alternative zu entlasten, und um die Standortattraktivität durch gute, schnelle und zuverlässige Bahnverbindungen zwischen Stadt und Land im ganzen Kanton zu fördern. Damit wird auch langfristig eine effiziente Nutzung der kapitalintensiven Bahn-Infrastruktur sichergestellt.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage der Kosten/Nutzen-Relation, weshalb wir den Regierungsrat ersuchen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Um wie viel würden sich die jährlichen Betriebskosten der Zürcher S-Bahn erhöhen, wenn auf dem S-Bahnnetz des Kantons die halbstündliche Bedienung aller Halte durch die Bahn montags bis freitags bis ca. 20 Uhr gewährleistet würde? Die halbstündliche Bedienung einer Strecke darf dabei durch eine halbstündlich verkehrende Linie oder durch die Überlappung zweier Linien, die je im Stundentakt verkehren, erfolgen.
2. Um wie viel würden sich diese Kosten zusätzlich erhöhen, wenn dasselbe Angebot auch aufs Wochenende und täglich bis etwa um Mitternacht ausgedehnt würde?
3. Wie hoch würden die zwingend notwendigen Investitionen ausfallen, um diese halbstündliche Bedienung der S-Bahnstrecken im Kanton zu gewährleisten, wenn man auch einen leicht „hinkenden Halbstundentakt“ (z.B. 25/35) in Kauf nehmen würde?
4. Um welche Investitionen und in welchem Umfang im Einzelnen würde es sich dabei handeln?
5. Wie hoch sind die – ohne Tariferhöhung – zu erwartenden, jährlichen Mehreinnahmen, die eine flächendeckende halbstündliche Bedienung des S-Bahnnetzes generieren würden?
6. Wie hoch sind die jährlich durch ein solches S-Bahnangebot zu erwartenden Einsparungen beim Busbetrieb?
7. Wie hoch würde schätzungsweise der durch ein solches S-Bahnangebot induzierte, monetarisierte Nutzen für die Gesamtwirtschaft jährlich ausfallen, der sich aus Entlastung des Strassenverkehrs, Standort- und Wirtschaftsförderung sowie Förderung des Umweltschutzes und der Gesundheit der Bevölkerung ergeben würde?

Prof. Peter Weber
Patrick Hächler
Martin Kull