

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 201/2004

Sitzung vom 30. Juni 2004

984. Dringliches Postulat (Strategien gegen eine Benachteiligung des S-Bahn-Verkehrs im Zürcher Bahnnetz)

Die Kantonsräte Willy Germann, Winterthur, Kurt Schreiber, Wädenswil, und Dr. Matthias Gfeller, Winterthur, haben am 24. Mai 2004 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Strategien umzusetzen und neu zu entwickeln, womit Kanton (ZVV) und Bund (Bundesrat, BAV, SBB) vermeiden können, dass der S-Bahn-Verkehr im Kanton Zürich gegenüber dem Fernverkehr und dem Zielverkehr aus andern Kantonen benachteiligt wird.

Begründung:

Der neue Fahrplan ab dem 12. Dezember 2004 führt drastisch vor Augen, dass die S-Bahn-Kunden durch die ungenügenden Netzkapazitäten und die Prioritätenordnung der Netzzugangs-Verordnung auf dem Kantonsgebiet massiv benachteiligt werden. Dies wahrscheinlich auf Jahre hinaus:

- Einzelne Anschlüsse an Intercity-Züge im HB Zürich werden verschlechtert.
- Zughalte unter anderem in Enge und Oerlikon werden gestrichen.
- Die steigende Verkehrsnachfrage zwischen Winterthur und Oerlikon kann nicht befriedigt werden: Immer mehr Bahnkunden stehen in der übervollen S12.
- Einzelne S-Bahn-Fahrten dauern länger.
- Nach der Umsetzung der 3. Teilergänzungen ist der gleiche Effekt wie auf der A1 zu erwarten: Die Züge sind wie die Autobahn an der Kantonsgrenze bereits voll.

Kanton Zürich und ZVV sollten in der nächsten Leistungsvereinbarung mit den SBB darauf hinwirken, dass dem S-Bahn-Verkehr über bauliche und betriebliche Massnahmen genügend Kapazitäten zugestanden werden. So sollte die bisherige Strategie mit Investitionen aus dem FinöV-Fonds des Bundes ohne Verzögerung umgesetzt werden: Durchgangsbahnhof, Oerlikon–Winterthur, Zürich–Schaffhausen. Dank einem kostengünstigeren ersten Ausbauschnitt zwischen Winterthur und Oerlikon sollte für die S12 aber möglichst bald ein Viertelstundentakt ermöglicht werden.

Neben dringenden Investitionen über den FinöV-Fonds des Bundes, der Leistungsvereinbarung, der Netzzugangs-Verordnung und einer raschen Rollmaterialbeschaffung müsste der ZVV allenfalls Massnahmen ergreifen, damit auch für Bahnkunden in den Zonen näher der Stadt Zürich ein ausreichendes Sitzplatzangebot zur Verfügung gestellt werden kann (zum Beispiel ab HB Winterthur oder Dietikon).

Der Kantonsrat hat das Postulat am 7. Juni 2004 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Willy Germann, Winterthur, Kurt Schreiber, Wädenswil, und Dr. Matthias Gfeller, Winterthur, wird wie folgt Stellung genommen:

Auf das Fahrplanjahr 2005 werden im schweizerischen Bahnverkehr im Zusammenhang mit dem Projekt Bahn 2000 zahlreiche Angebote erweitert. Dies bringt auch für den Kanton Zürich vielerorts Verbesserungen mit sich. Zeitgleich werden erste Ausbauten im Rahmen der 3. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich umgesetzt.

Neben den Verbesserungen sind aber zum Teil auch einschneidende Verschlechterungen festzustellen. So werden verschiedene Anschlüsse zwischen S-Bahn-Linien aus dem Raum Effretikon, dem Oberland und dem Knonauseramt an Fernverkehrszüge gebrochen und Fahrzeiten teilweise erheblich verlängert.

Auslöser dieser Verschlechterungen sind hauptsächlich Anpassungen beim Fernverkehrsfahrplan. Es ist davon auszugehen, dass den Interessen der S-Bahn Zürich bei der Ausarbeitung der Fahrpläne teilweise zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Ein Verdrängungseffekt wird jedenfalls offensichtlich. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat intensiv versucht, auf die bei der Planung federführenden SBB einzuwirken mit dem Ziel, Lösungsvarianten aufzuzeigen und umzusetzen, die für Kundinnen und Kunden annehmbar sind. Er wird diese Anstrengungen auch in Zukunft weiterführen. Der Regierungsrat hat das Thema anlässlich eines Treffens mit der Geschäftsleitung der SBB AG ebenfalls aufgenommen und sich für eine annehmbare Lösung eingesetzt.

Die eigentlichen Ursachen der Verschlechterungen liegen jedoch in den fehlenden Kapazitäten im Schienennetz. Sie können nur mit zusätzlichen Infrastrukturausbauten behoben werden. Mit der Zustimmung zum Bau des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse haben die Zürcher Stimmberechtigten 2001 ein deutliches Zeichen für den nachfragegerechten Ausbau des Bahnnetzes im Knoten Zürich gesetzt.

Er bildet die Grundlage für alle weiteren Angebotsausbauten in der Region. Die Eröffnung des Durchgangsbahnhofs war ursprünglich für 2013 vorgesehen, ist jedoch auf Grund neuester Sparbemühungen des Bundes ungewiss. Am 7. April 2004 hat der Bundesrat angekündigt, 2007/2008 alle Projekte ausser den Bahngrossprojekten, die sich schon im Bau befinden, einer Gesamtschau zu unterziehen. Für den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse würde dies bedeuten, dass mit dem Bau nicht Ende 2006 begonnen werden könnte und eine Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs nicht vor 2020 zu erwarten wäre. Der Regierungsrat hat sich bei Bundesrat für eine rasche und verzögerungsfreie Umsetzung des Durchgangsbahnhofs und der Durchmesserlinie eingesetzt. Das eidgenössische Parlament wird jedoch erst in den kommenden Monaten über das weitere Vorgehen und die Kredite beschliessen.

Der Regierungsrat setzt sich für eine ausgewogene Verteilung der knappen Fahrplantrassees ein. Der Behebung von Kapazitätsengpässen muss dabei unabhängig von Zugskategorie oder Kantonsgrenze hohe Priorität zugeordnet werden. Bei der Einführung neuer Linien ist auf bestehende Angebote, einschliesslich deren Vernetzung, Rücksicht zu nehmen. Fern- und S-Bahn-Verkehr bilden zusammen ein eng abgestimmtes Netz und führen sich gegenseitig Fahrgäste zu.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat KR-Nr. 201/2004 im Sinne der Erwägungen entgegenzunehmen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi