

Sitzung vom 5. Dezember 2001

1899. Postulat (Einführung des Halbstundentaktes auf der gesamten S6-Strecke Zürich–Otelfingen)

Die Kantonsräte Ernst Schibli, Otelfingen, und Hans Frei, Regensdorf, haben am 20. August 2001 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht, in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den SBB die Einführung des Halbstundentaktes auf der gesamten S6 im Furttal vorzunehmen.

Begründung:

Mit wenigen Ausnahmen ist auf dem Zürcher S-Bahn-Netz der Halbstundentakt eingeführt. Eine Ausnahme bildet noch das untere Furttal. Dem Vernehmen nach wird nun in Erwägung gezogen, den Halbstundentakt von Regensdorf bis Buchs zu erweitern. Dieses Vorgehen ist für uns unverständlich.

Otelfingen, mit zwei Bahnhöfen, muss unbedingt in die Erweiterung mit einbezogen werden. Noch besser wäre natürlich ein Ausbau bis Wettingen. Otelfingen liegt 30 Minuten Fahrzeit von Zürich HB entfernt. Der Grundsatz, wonach alle S-Bahn-Linien mindestens halbstündlich verkehren, sollte auch im unteren Furttal zum Tragen kommen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat

I. Zum Postulat Ernst Schibli, Otelfingen, und Hans Frei, Regensdorf, wird wie folgt Stellung genommen:

Am 14. Mai 2001 hat der Kantonsrat die Strategie zur Weiterentwicklung des Angebotes mit folgender Stossrichtung verabschiedet (Vorlage 3830a):

Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs soll durch weitere Verkürzungen der Reisezeiten, zusätzliche Angebotsausbauten und Qualitätsverbesserungen gesteigert werden. Bei der S-Bahn stehen nachfrageorientierte Fahrplanverdichtungen, neue Direktverbindungen, zusätzliche beschleunigte S-Bahn-Linien und gute Anschlüsse an den Fernverkehr im Vordergrund.

Zur Konkretisierung dieser Absichten hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in Zusammenarbeit mit den SBB im Jahr 2000 ein Projekt für die Erarbeitung einer dritten Teilergänzung zur S-Bahn gestartet. Darin wird die Machbarkeit und Finanzierbarkeit der in der Strategie formulierten Ziele geprüft.

Drei Elemente dienen dazu, die starke Nachfrage auf der S-Bahn befriedigen zu können:

- Verdichtung der Schnellverbindung vom Zürcher Oberland nach Zürich (S5) zum Viertelstundentakt,
- Verdichtung der Schnellverbindung Winterthur–Zürich (S12),
- Einführung einer zweiten S-Bahn-Linie im Knonaueramt.

Weitere Elemente sorgen für verbesserte Direktverbindungen und schaffen Alternativen für überlastete Strassenstrecken:

- Angebotsausbau im Korridor Limmattal–Kanton Aargau,
- Tangentialverbindung Limmattal–Zürich Nord: Halt in Dietikon des Interregios Zürich Flughafen–Basel,
- Verlängerung der S8 über Winterthur hinaus nach Wil SG und nach Frauenfeld,
- Verlängerung der S16 vom Flughafen via Winterthur nach Schaffhausen.

Mit der Verdichtung der S2 zum Halbstundentakt wird eine zusätzliche schnelle Verbindung für den Korridor entlang dem linken Zürichsee-Ufer angestrebt.

Weitere Verdichtungen dienen der verbesserten Anbindung der stadtnah gelegenen Regionen:

- Verdichtung Zürich–Thalwil zum integralen Viertelstundentakt,
- Verdichtung des Angebotes am rechten Zürichsee-Ufer in Randverkehrszeiten,
- Weiterführung des Halbstundentaktes im Furttal,
- Verdichtung des Angebotes zwischen Bülach und Winterthur zum Halbstundentakt,
- Verdichtung des Angebotes Richtung Stammheim zum Halbstundentakt,
- neue Haltestelle «Hegi» in Winterthur.

Gemäss §1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) ist das Angebot nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu gestalten. Die Angebotsverdichtungen werden deshalb schrittweise entsprechend den Ertragserwartungen und der Finanzierbarkeit eingeführt.

Für die Angebotsausbauten im Rahmen der dritten Teilergänzung der S-Bahn Zürich im Zürcher Oberland, Furttal, Knonaueramt, im Kanton Aargau, Richtung Frauenfeld und Wil SG sind bauliche Anpassungen der Bahnanlagen notwendig. Um die S6 halbstündlich bis nach Otelfingen führen zu können, müssten die Bahnhöfe Buchs und Otelfingen ausgebaut werden sowie auf der Strecke zwischen diesen Bahnhöfen eine zweite Spur gelegt werden. Die Kosten dafür werden nach gegenwärtigem Stand der Planung auf rund 90 Mio. Franken geschätzt. In Otelfingen könnten 1955, in Buchs 4284 Einwohnerinnen und Einwohner vom verbesserten Angebot profitieren.

Die grossen Nachfragepotenziale liegen jedoch nicht im Furttal, sondern in den Gemeinden des Kantons Aargau: In Baden wohnen 16100 Personen und in Wettingen 17800 Personen. Die S6 müsste deshalb zweckmässigerweise halbstündlich bis Baden geführt werden. Dies hätte einen Ausbau des Bahnhofs Wettingen mit Kosten von etwa 20 Mio. Franken zur Folge. Kurzfristig sind diese hohen Aufwendungen weder für die SBB noch für den Kanton Aargau finanzierbar. Ebenso fehlen dem Kanton Zürich die Mittel für einen umfassenden Ausbau der Anlagen im Furttal. Aus diesen Gründen soll der Ausbau im Furttal in Etappen erfolgen.

Zunächst wird für die Verlängerung der S6 bis Buchs lediglich der Ausbau des Bahnhofes Buchs und ein Stellwerkersatz in Otelfingen angestrebt. Die Baukosten dafür werden auf etwa 50 Mio. Franken geschätzt. Für Otelfingen ist mit einer Buslinie zum Bahnhof Buchs die Ergänzung zu einem Halbstundentakt vorgesehen. Ein weiterer Ausbau der Bahnanlagen wird in einer späteren Etappe vorgenommen werden müssen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi