

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

betreffend Umlagerung der S43 Rüti-Wald-Rüti in einen Busbetrieb auf der hochgefährlichen Grundtalstrasse, genannt Raserstrecke

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) muss den Fahrplan ab 2007 trotz steigender Nachfrage erstmals ausdünnen. Er beteiligt sich an der Sparübung, genannt Sanierung des Staatshaushaltes von 2006 bis 2009, mit 38 Millionen Franken. Der Zürcher Regierungsrat hat in seinem publizierten Bericht zum Haushaltsgleichgewicht 2006 bereits ausgeführt, dass er diese Sparmassnahme (weitere werden vom ZVV im Herbst bestimmt) als sinnvoll erachtet und unterstützt.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist dieses Vorgehen tatsächlich der erste Schritt einer vorausschauenden Planung mit dem Fokus auf Redimensionierung der Eisenbahnleistungen in den Randgebieten des Kantons Zürich (dort möglichst viel Geld sparen, wo es nur wenige Leute betrifft), klassisch am Beispiel der Tösstlinie von Bauma via Wald und Rüti nach Rapperswil, obwohl die Strecke total überarbeitet wurde und im Bahnhof Wald Investitionen in einen Hochperron und in die Signalanlage getätigt wurden?
2. Auf welcher Basis wurden die Einflüsse dieser von der Regierung als sinnvoll erachteten Umlagerung „von Schiene auf Strasse“ auf die Wirkungsbereiche „Verkehrsqualität“, „Verkehrssicherheit“, „Umweltqualität“, „Siedlungs- und Landschaftsqualität“ sowie „Grundversorgung“ bewertet, aufgezeigt und entschieden?
3. Mit dieser beabsichtigten Umlagerung der Verkehrsleistungen müssen flankierende Massnahmen für die entsprechende Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit verbunden sein: Temporeduktion von Wald bis Rüti auf 50 km/h, Überholverbot auf der ganzen Strecke, vorgängige Fertigstellung des durchgehenden Veloweges. Welche dieser notwendigen flankierenden Massnahmen werden vom Regierungsrat bis wann angeordnet?
4. Die Bahn verrechnet einen Trasseepreis, dazu kommen noch Löhne und Unterhalt. Der Bus fährt „gratis“ auf der Strasse und erhält zusätzlich noch Rückvergütung für den Treibstoff. Mit diesen ungleich langen Ellen kann jede Bahnverbindung gekillt werden. Sind solche Kriterien für die Entscheidungsfindung aufgezeigt worden und warum wird diese Eisenbahnleistung nicht öffentlich ausgeschrieben?
5. Für diesen Deal der Umlagerung wird der Bevölkerung in der Hauptverkehrszeit das Zückerchen eines 15-Minuten-Taktes mit einem Schnellzug von und nach Zürich angeboten. Wie begründet sich diese den Zielsetzungen des Verkehrsrichtplans (Beilage zu Vorlage 4222, Ziff. 4.1.1., Abs. 3) sich voll widersprechenden Massnahme der Umlagerung? Ziff. 4.1.1., Abs. 3 lautet: „Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. (...) Damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt.“