

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 17. Dezember 2008

1555. Interpellation von Roger Bartholdi und Martin Bürlimann betreffend SBB, Informationen betreffend Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008. Am 2. Juli 2008 reichten die Gemeinderäte Roger Bartholdi (SVP) und Martin Bürlimann (SVP) folgende Interpellation, GR Nr. 2008/327, ein:

Ab 14.12.2008 soll der Fahrplanwechsel der SBB spürbare Verbesserungen für den Fernverkehr bringen. Schneller, öfters und komfortabel wird auf der Homepage fahrplanentwurf.ch prophezeit. Natürlich werden einmal mehr nur die positiven Aspekte erwähnt, die negativen Konsequenzen werden von der Staatsbahn bewusst verschwiegen. Von den Auswirkungen des geplanten Fahrplanwechsels ist auch die Stadt Zürich direkt betroffen. Zum Beispiel fahren die Züge von Aarau, Lenzburg nur noch ohne Halt bis zum Zürcher Hauptbahnhof und machen nicht mehr Station in Zürich Altstetten. Die Pendler vom Kanton Aargau werden dann gezwungen sein, zuerst zum Hauptbahnhof zu fahren, umzusteigen und zurück zu fahren, um ihre Zieldestination, den Bahnhof Altstetten, zu erreichen. Das führt zu einer Zunahme des Umsteigeverkehrs im Hauptbahnhof und zu einer zusätzlichen Belastung im bereits zum Teil überfüllten S-Bahn- bzw. ZVV-Netz während den Stosszeiten.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Zu welchem Zeitpunkt und wie wurde die Stadt Zürich über die geplanten Fahrplanänderungen in Kenntnis gesetzt?
2. Hat der Zürcher Stadtrat an der Vernehmlassung zum Fahrplanentwurf teilgenommen? Falls nein, weshalb nicht und wie wird die Position der Stadt Zürich in den Fahrplan einfließen und die Stadt ihre Mitwirkung ausüben?
3. Welche Auswirkungen hat der neue Fahrplan für die Stadt Zürich aus Sicht des Stadtrates? Welche Neuerungen werden befürwortet, welche eher kritisch oder negativ beurteilt?
4. Welche Massnahmen unternimmt der Stadtrat, dass der Zürcher Hauptbahnhof während den Stosszeiten nicht durch fragwürdige Änderungen des Fahrplans zu weiteren unnötigen Mehrbelastungen der Pendler führt?

Auf Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zum besseren Verständnis ist vorab festzuhalten, dass Änderungen im Bahnverkehr in der Stadt und Region Zürich je nach Art des betroffenen Angebotes in unterschiedlichen Verfahren behandelt werden. Mit den Änderungen bei Zügen des *Fernverkehrs* befasst sich das *nationale* Fahrplanverfahren, mit Änderungen im *Orts- und Regionalverkehr* sowie bei den *S-Bahnen* das *kantonale* Fahrplanverfahren.

Der genaue Ablauf des kantonalen Verfahrens ist in der Verordnung über das Fahrplanverfahren im Verkehrsverbund des Kantons Zürich (Fahrplanverordnung) geregelt. Die Interessen der Stadt Zürich werden durch die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) der Stadt Zürich wahrgenommen. Diese nimmt zu den einzelnen Fahrplanbegehren direkt zuhanden des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) Stellung und beantragt sie zur Annahme oder Ablehnung. Die Leitung der RVK ist vom Stadtrat an die Verkehrsbetriebe delegiert.

Im nationalen Fahrplanverfahren vertritt gemäss Abschnitt V der Fahrplanverordnung der Verkehrsverbund (ZVV) den Kanton Zürich. Zur Bereinigung der Änderungsbegehren bildet er eine kantonale Fahrplankonferenz, in welche die RVK je eine Vertretung stellen kann. Die Interessen der Stadt Zürich werden somit im nationalen Fahrplanverfahren gegenüber den SBB indirekt über den ZVV vertreten.

In der Regel findet das nationale Fahrplanverfahren – gleich wie das kantonale – alle zwei Jahre statt. Beim diesjährigen nationalen Fahrplanverfahren handelte es sich um ein so genanntes Zwischenverfahren, welches vom Bundesamt für Verkehr BAV ohne Vorankündigung und mit sehr knappen Fristen gestartet wurde. Der ZVV hat sich deshalb für eine schriftliche Vernehmlassung bei den RVK-Präsidenten entschieden und auf die Durchführung einer kantonalen Fahrplankonferenz verzichtet.

Zu Frage 1: Die Stadt Zürich, repräsentiert durch den RVK-Präsidenten, wurde am 3. Juni 2008 durch den ZVV über das nationale Fahrplanverfahren informiert und zur Stellungnahme zum Fahrplanteilwurf eingeladen.

Zu Frage 2: Wie einleitend ausgeführt, hat der Stadtrat im Rahmen des nationalen Fahrplanverfahrens, unter welches die von den Interpellanten angesprochenen Angebotsänderungen fallen, nicht direkt Stellung genommen. Wohl hat sich aber der ZVV gegenüber den SBB vernehmen lassen und dabei die Äusserungen aus den RVK im Rahmen der Vernehmlassung berücksichtigt.

Zu Frage 3: Der Stadtrat teilt die vom ZVV gegenüber den SBB am 14. Juli 2008 abgegebene Beurteilung: Der geplante Wegfall diverser Halte von RE-Zügen in Altstetten ist sowohl für den Kanton als auch für die Stadt problematisch. Der Korridor Limmattal wird heute durch die S-Bahnlinien S3 und S12 erschlossen. Da beide Linien in den Hauptverkehrszeiten ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben, verkehren zahlreiche Entlastungszüge auf den Relationen Freiamt/Aarau/Koblentz nach Zürich. Die meisten dieser Züge halten in Dietikon und Altstetten, um in den Hauptverkehrszeiten die grosse Nachfrage zu bewältigen. So hat denn auch das Nachfragewachstum in den vergangenen fünf Jahren vor allem auf diesen Entlastungszügen stattgefunden. Der nächste Angebotsausbau im Limmattal wird erst im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn-Zürich möglich, welche in direktem Zusammenhang mit dem Bau der Durchmesserlinie steht, und ist nicht vor Ende 2015 zu erwarten. Das heutige Angebot muss deshalb bis dahin mindestens beibehalten werden, und wenigstens die Halte in Dietikon und Altstetten der Freiamtzüge in den Hauptverkehrszeiten und in Lastrichtung müssen bestehen bleiben. Zusätzlich sollte die vier Minuten längere Fahrzeit des Schnellzuges Zürich HB–Schaffhausen ab dem Fahrplanwechsel 2008 für einen zusätzlichen Halt in Oerlikon genutzt werden. Mit solchen Halten würde nicht nur das S-Bahn-Netz, sondern auch das VBZ-Netz entlastet, da Umwegfahrten über den Hauptbahnhof wegfallen.

Zu Frage 4: Wie oben beschrieben, hat die Stadt Zürich ihre Interessen auf den vorgesehenen Kanälen in das nationale Fahrplanverfahren eingebracht. Im Rahmen des kantonalen Fahrplanverfahrens hat die RVK der Stadt Zürich sich ebenfalls mit dem Thema befasst und das grosse Engagement der Leitung der S-Bahn-Zürich innerhalb der SBB für einen Beibehalt der Halte in Altstetten verdankt.

Die wichtigsten Massnahmen für eine mittelfristige Entlastung des Knotens Hauptbahnhof sind ohne Zweifel die 4. Teilergänzung der S-Bahn und das Projekt der Durchmesserlinie, welche der Stadtrat politisch deshalb konsequent unterstützt.

Mitteilung an den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber