

## Zukunft des Bahnknotens Zürich

Vorgängig der Delegiertenversammlung referierte Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), über das Thema: **Die Bedeutung des Bahnknotens Zürich**

Kagerbauer erklärte, dass nach Meinung des Bundes bei der Planung der Bahngrossprojekte ein Marschhalt einzuschalten sei. Demnach würde über die Realisierung des Durchgangsbahnhofs erst im Jahre 2007/08 entschieden werden, was gemäss seiner Einschätzung eine Inbetriebnahme im Jahre 2020 zur Folge hätte. Aufgrund der Nachfrageprognosen hätte dies für den Bahnknoten Zürich schwerwiegende Konsequenzen.

Kagerbauer gibt einen Überblick über die Vergangenheit und die Zukunft des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. In den letzten 30 Jahren habe der Kanton Zürich für die Einführung und den Ausbau der S-Bahn Beiträge an die SBB-Bahninfrastruktur von rund 1,2 Milliarden geleistet. Gerade auch mit der Inbetriebnahme der S-Bahn sei die Nachfrage enorm gestiegen. Im ganzen ZVV hätten sich die Frequenzen seit 1989 ungefähr verdoppelt, im Zürcher Oberland fast verdreifacht. Auch in den vergangenen, konjunkturschwachen Jahren habe der Erfolg angehalten. Obwohl im Kanton Zürich in den letzten beiden Jahren rund 20'000 Arbeitsplätze abgebaut worden seien, seien die Frequenzen nicht nur stabil geblieben, sondern sogar noch ganz leicht gestiegen. Mit Blick in die Zukunft können trotz Angebotsverbesserungen im Rahmen der 3. Teilergänzung die Kapazitätsengpässe auf verschiedenen Korridoren ohne neuen Durchgangsbahnhof nicht behoben werden. Besonders prekär ist die Situation auf dem Korridor Oerlikon – Winterthur.

Finanziell habe der ZVV in den letzten Jahren gut gearbeitet, das Defizit sei von 320 Mio. Franken im Fahrplanjahr 1996/97 auf rund 250 Mio. Franken im Fahrplanjahr 2001/02 gesunken. Alles bei unveränderten Billettpreisen.

Heute, so erklärte Kagerbauer, ist das S-Bahn-System weitgehend ausgelastet. Im Oberland, am linken Ufer und im Knonauer Amt seien die Züge in der Hauptverkehrszeit zum Bersten voll. Die Auslastung betrage auf diesen Strecken zum Teil bis zu 130 %. In und um den Knoten Zürich sei die Belegung der Trassen, verglichen mit anderen grösseren Bahnhöfen in der Schweiz am dichtesten. Im Hauptbahnhof verkehren täglich mehr als 300 Schnellzüge und knapp 800 S-Bahn-Züge. Ab Dezember 2004 wird es jede Stunde 22 Fernverkehrsverbindungen geben. Mit der Inbetriebnahme von Bahn 2000 und der 3. Teilergänzungen der S-Bahn ist der Bahnknoten Zürich und seine Zufahrtskorridore bis auf das letzte Gleis ausgelastet. Deshalb sei der weitere Ausbau des Knotens Zürich sehr dringend. Störungen würden sich auf das ganze schweizerische Eisenbahnnetz auswirken. Der Ausbau der Infrastruktur sei nicht Wunsch, sondern dringende Notwendigkeit, wenn nicht ein Verkehrskollaps in Kauf genommen werden wolle. Der Eisenbahnverkehr in der Schweiz könne nicht funktionieren wenn sein Zentrum verstopft sei.

### **Der Bau des zweiten Durchgangsbahnhofs muss prioritär in Angriff genommen werden.**

Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich haben dazu einen Beitrag von 580 Mio. Franken mit einem Ja-Stimmenanteil von 82 % gesprochen. Das Vorprojekt ist von den SBB und dem Kanton genehmigt worden. Im Rahmen der Perronverlängerungen im Zürcher Hauptbahnhof seien in diesem Zusammenhang bereits Vorinvestitionen von gegen 100 Millionen getätigt worden.

Kagerbauer stellte zum Schluss zwei Thesen in den Raum:

1. Die Sättigung zentraler Teile der Infrastruktur führt bei künftigen Angebotsausbauten zu sprungartiger Erhöhung der Ausbaurkosten.
2. Zwischen der Finanzierung für Grossprojekte durch FinöV und den Leistungsvereinbarungen für fast ausschliesslich Substanzerhalt fehlt ein Finanzierungsinstrument für kleinere und mittlere Erweiterungsinvestitionen. Der Erweiterungsbedarf der Infrastruktur aufgrund des Marktwachstums ist grösser als die öffentliche Hand künftig bereit ist, Mittel zur Verfügung zu stellen.

Folge ist: Trassenkonflikte auf Mischverkehrsstrecken nehmen zu. Die Netzzugangsverordnung verhindert ein optimiertes Angebotssystem für den Personenverkehr.

Edwin Dutler dankte dem ZVV-Direktor herzlich für seine Ausführungen und erklärte, dass hier auch PRO BAHN aktiv mithelfen müsse. An der nächsten Sitzung der Geschäftsleitung solle darüber beraten werden