

Keine Vorfahrt für S14

S14: Fernverkehr hat Vortritt – Hinketakt bleibt

Auf den Fahrplanwechsel im letzten Dezember wurde trotz Intervention des Quartiervereins ein Halt der S 14 pro Stunde in Wipkingen gestrichen, weil sonst der Fahrplan des Fernverkehrs durcheinander geraten würde. Jetzt hat sich auch das vom Zürcher Verkehrsverbund und den SBB eingesetzte Schiedsgericht mit dem Thema befasst und entschieden, dass die Schnellzüge gegenüber der S 14 Vortritt haben. Damit stehen die Chancen schlecht, dass die Züge der S14 in nächster Zeit wieder halbstündlich in Wipkingen halten werden. Der Quartierverein bleibt aber weiter am Ball und wird sich weiterhin für die S-Bahnhalte in Wipkingen einsetzen.

Schnellzüge haben in Oerlikon Vorfahrt vor der S14 der Zürcher S-Bahn, hat ein Schiedsgericht entschieden.

Zu der Auseinandersetzung zwischen SBB und ZVV war es nach dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember gekommen. Mit dem neuen Fahrplan war die Einhaltung eines durchgängigen Halbstundentaktes der S14 mit dem Schnellzugfahrplan nicht mehr vereinbar. Zudem fiel für die S14 ein Halt in Zürich-Wipkingen weg.

Der Verkehrsverbund sah durch diese Einschränkung seines Fahrplanes den Zusammenarbeitsvertrag mit den SBB verletzt. Dieser sieht zwar vor, dass die Züge der Bundesbahn gegenüber den S-Bahnen Vorfahrt haben. Zugleich ist aber festgehalten, dass die Angebotsgestaltung die Qualität des ZVV-Fahrplans nicht verschlechtern dürfe.

Der ZVV machte vor dem Schiedsgericht unter der Leitung des Berner Rechtsprofessors Ulrich Zimmerli geltend, der Ausfalls

des Halts der S14 in Wipkingen und der so genannte Hinketakt sei eine solche Verschlechterung.

Kein Grundsatzentscheid

Das Gericht hat nun diese Klage abgewiesen. Zwar liege eine Verschlechterung des Angebots der S14 vor, doch sei insgesamt eine solche im Korridor oberes Glattal nicht nachweisbar. Zudem hätten die SBB alles zumutbare unternommen, um die Einschränkung so gering wie möglich zu halten.

Der vorliegende Entscheid des Schiedsgerichts betrifft laut SBB und ZVV nur die Zusammenarbeit zwischen den beiden Transportunternehmen. Es sei kein Grundsatzentscheid zur Frage einer generellen Prioritätenordnung von Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr auf dem Netz der SBB. (ap/grü)

Tages-Anzeiger vom 11.08.2004

Von Roger Keller

SBB bringen S 14 aus dem Takt

S-Bahn Gedränge: Auf den Schienen rund um Zürich wird es eng.

Das Zürcher Schienennetz ist überlastet. Jetzt muss erstmals ein Schiedsgericht entscheiden, wer Vorfahrt hat – der Fern- oder der S-Bahn-Verkehr. Streit gibt es um den Fahrplan der S14.

Zürich. – Dem Verkehr rund um Zürich droht ein Chaos, wenn der Bundesrat den Bau des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse verzögert und den Ausbau zwischen Zürich und Winterthur weiter verschleppt. Diese Warnung des Zürcher Regierungsrates ist mehr als politische Rhetorik. Schon mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember bekommen die Bahnpassagiere zu spüren, was das bedeuten kann: Die SBB verbessern ihr Angebot im

Fernverkehr zwar drastisch, aber damit bleiben kaum noch freie Schienen für die S-Bahnen – das erste Opfer ist die S 14 (siehe Kasten). Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse könnte die Folge sein.

Beide Seiten wollen Pilotprozess

Seit 1990, als die S-Bahn ihren Betrieb aufnahm, konnten sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB bei Fahrplanproblemen stets gütlich einigen. Jetzt nicht mehr: Die SBB halten an ihrem neuen Schnellzugfahrplan fest, der im Abschnitt Zürich-Oerlikon nicht mit den Fahrzeiten der S 14 (Hinwil-Zürich) vereinbar ist. Für einen solchen Streitfall sieht der Zusammenarbeitsvertrag von SBB und ZVV aus dem Jahr 1989 vor, dass beide Parteien ein Schiedsgericht einberufen können. Dazu kommt es laut ZVV-Stabschef Helmut Maier nun erstmals.

Das Verfahren sieht vor, dass beide Seiten je einen unabhängigen Schiedsrichter bestimmen. Die Auserwählten ihrerseits müssen einen Präsidenten für das drei-köpfige Gremium suchen – diese Konstituierung ist zurzeit im Gange. Die Nominierten müssen laut Maier ausgewiesene Fachleute sein. Das Schiedsgericht wird danach einen Entscheid fällen, den beide Seiten noch an das Bundesgericht weiterziehen können.

Die Differenzen zwischen SBB und ZVV zum Fahrplan der S 14 sind zurzeit zwar unüberbrückbar, aber es handelt sich trotzdem nicht um einen Konflikt, bei dem die Parteien nicht mehr miteinander reden können. Laut Maier sind beide Seiten an einem Pilotprozess interessiert, den auch andere Transportunternehmen in der Schweiz mit Spannung verfolgen werden.

Im Kernpunkt des Streits geht es darum, ob der Fern-, der Regional- oder der Güterverkehr bei Fahrplankonflikten den Vorrang hat. In dieser Frage herrscht laut Maier «eine grosse Rechtsunsicherheit». Einerseits gibt es die

Netzzugangsverordnung des Bundes, die besagt, dass der vertaktete Personenverkehr und seine Anschlüsse bzw. im Streitfall die Züge mit dem höheren finanziellen Deckungsbeitrag prioritär behandelt werden. Andererseits gilt aber auch der Zusammenarbeitsvertrag SBB/ZVV, der laut Maier festhält, dass alle Neuerungen auf dem Angebot des Fern- und Güterverkehrs gemäss Fahrplan 1991/93 sowie auf den bestehenden S-Bahn-Verbindungen aufbauen müssten.

Was das für die S 14 bedeutet, ist offen. Strittig sind heikle Interpretationsfragen. Klar ist nur: Es ist nicht damit zu rechnen, dass der Entscheid noch Auswirkungen für den Fahrplanwechsel ab 12. Dezember hat. Auf der S 14 wird vorerst ein provisorischer Hinketakt-Fahrplan gelten. Je nach Entscheid des Schiedsgerichtes ist später aber eine Änderung möglich. Und klar ist auch: Angesichts des überlasteten Schienennetzes rund um Zürich dürften sich solche Konflikte künftig häufen.

Hinketakt als provisorischer Kompromiss für die S14

Weil mit der Bahn 2000 im nationalen Fahrplan 90 Prozent der Abfahrtszeiten neu sein werden, gibt es ab 12. Dezember auch bei der Zürcher S-Bahn Änderungen. Zu geharnischten Reaktionen hat der Fahrplanentwurf für die S 14 geführt, die Hinwil via Wallisellen und Oerlikon mit Zürich verbindet und dabei alle Stationen bedient.

Ihre Fahrt hätte künftig spürbar länger gedauert, weil der Zug in Oerlikon im Stau mehrere Minuten hätte warten müssen. Dadurch wären in Zürich wichtige Anschlüsse verloren gegangen. Die SBB wollten zudem auf den Halt in Wipkingen verzichten, was aber in Zürich auf grossen Widerstand stiess.

Die SBB haben nun einen Kompromiss erarbeitet, wie der «Anzeiger von Uster» letzte Woche berichtete: Die S 14 erhält provisorisch einen Hinketakt (Zürich ab 08 und 42 statt 38),

wobei der Halt des ersten Kurses in Wipkingen wegen Schnellzugdurchfahrten entfällt; in Hinwil kommt der Zug wie bisher an (52 und 22). In Richtung Zürich verlässt die S 14 Hinwil weiter in einer symmetrischen Fahrlage (ab 08 und 38), erreicht Zürich aber im Hinketakt (an 18 und 50), und der Halt in Wipkingen entfällt bei der ersten Verbindung ebenfalls.

In der jetzigen Situation sei dieser Kompromiss der SBB «die am wenigsten schlechte aller Varianten», sagt ZVV-Stabschef Helmut Maier dazu. Aber der Verbund pocht weiter auf einen reinen 30-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen. Der ZVV ruft daher das Schiedsgericht an.

Neuester Brief des ZVV an den QVV...

Gespräch des QV mit dem ZVV

Die S14 hält weiterhin in Wipkingen!

Der Quartierverein, ZVV und die Stadt Zürich haben bei den SBB erreicht, dass die S14 weiterhin in Wipkingen hält!

Gespräch mit dem ZVV am 25. März 2004

Herr Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung bei den ZVV und ein Vertreter der VBZ standen einer Delegation aus QV-Vorstand, interessierten Parteien (FDP, Grüne, SP, CVP) und Gruppierungen (IG Bahnhof, Gewerbe), Red und Antwort bezüglich der Frage, wie inskünftig der Bahnhof Wipkingen mit S-Bahnen versorgt werde. Thematisiert wurde der nächste Fahrplanwechsel und längerfristige Perspektiven.

Ausgangssituation:

Wipkingen kann mit seinen gut 15'000 EinwohnerInnen als Kleinstadt bezeichnet werden, mit Höngg zusammen ergeben sich 30'000 mögliche NutzerInnen. Der Bahnhof ist

unbestrittenermassen gut frequentiert; von Pendlern, die in Wipkingen wohnen oder arbeiten, von BewohnerInnen die besonders die guten Verbindungen nach Örlikon oder zum Flughafen schätzen. So benutzen z.B. täglich 1000 Personen die S14, welche auch den Fernverkehrsanschluss am HB garantiert. Das Bahnhofreisebüro rentiert.

Aktuelle Veränderungen:

Beim nächsten Fahrplanwechsel richtet sich die ganze Schweiz an Zürich aus. Der Taktfahrplan im Fernverkehr soll verbessert werden. Grundsätzlich werden die Schnellzüge näher zur vollen Stunde im HB ein- und ausfahren. Das führt zu einer grossen Belastung des HB und der Gleise um Zürich. Der Ausbau der Bahnstrecken Richtung Osten hat zur Folge, dass mehr Schnellzüge über Wipkingen fahren und die S14 verdrängt wird. (Dies ist durch eine neue Verordnung möglich, die den Regionalverkehr dem Fernverkehr unterordnet.)

Der ZVV setzt sich sehr dafür ein, die S14 nicht ganz zu streichen, weil sie für viele BewohnerInnen des Züricher Hinterlandes eine zentrale Anbindung an die Stadt darstellt. Aktuell scheint die Lösung, die S14 fünf Minuten später im HB Zürich einfahren zu lassen, die beste zu sein. Allerdings sind dann die Anschlüsse an die Schnellzüge nicht mehr garantiert. Dies gilt allerdings nur solange, als keine Doppelstockwagen eingesetzt werden. Mit diesen wäre ein neues Verkehrsregime möglich, und dann würde die S14 den Bahnhof Wipkingen ohne Halt durchfahren – um dem Hinterland das Umsteigen in die Schnellzüge zu garantieren.



Langfristige Perspektiven:

Mit der Eröffnung des Waidbergtunnels und des neuen Westbahnhofs (geplant 2013, realistisch 2020) dürfte sich die Situation für uns drastisch ändern. Die S-Bahnen würden grundsätzlich über den Durchgangsbahnhof und den Waidbergtunnel geführt und den Bahnhof Wipkingen nicht mehr durchfahren.

Dafür muss mit ca. 16 Schnellzügen pro Stunde gerechnet werden, die über den Wipkinger-Viadukt ohne Halt unser Quartier durchqueren. Dann wäre nur noch ein Zughalt im Halbstundentakt für Wipkingen möglich. Der ZVV will sich dafür einsetzen, dass der Bahnhof Wipkingen auch längerfristig im Viertelstunden-Takt frequentiert wird. Dies kann gewährleistet werden durch weitere S-Bahn-Stopps, durch den Halt eines Fernverkehrszug oder durch einen Shuttle-Bus HB-Oerlikon. Dazu braucht es aber intensives Lobbying.

Stellungnahme der Anwesenden:

Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass in den nächsten Jahren ein intensiver Einsatz für unseren Bahnhof notwendig wird. Dazu sind einerseits die Quartierorganisationen wichtig, andererseits muss auch die Stadt Zürich vermehrt eingebunden werden. Es wird geprüft, ob gegen die laufende Fahrplanaufgabe bei der Stadtkanzlei Einspruch erhoben wird. Und übrigens: die Wipkingerinnen und Wipkinger haben viel Erfahrung im Kampf um

ihren Bahnhof. Schon das jetzt bestehende Gebäude und die Garantie von Zugstopps wurde in langen Jahren hart erkämpft. Der QV war hier auch im vorletzten und letzten Jahrhundert federführend.

Ines Schlienger