

Sitzung vom 20. April 2016

**375. Anfrage (Sind Wehntaler ZVV-Kunden Bürger II. Klasse?)**

Kantonsrat Hans Egli, Steinmaur, und Kantonsrätin Ann Barbara Franzen, Niederweningen, haben am 15. Februar 2016 folgende Anfrage eingereicht:

In der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 271/2015 hat der Regierungsrat ausführlich dargelegt, wieso er das stiefmütterlich behandelte Wehntaler ZVV-Angebot nicht verbessern kann. Zusammengefasst kann gesagt werden, dass das Wehntal der Lückenbüsser für alle anderen S-Bahn-Linien ist. Klemmt es irgendwo im Streckennetz, fällt die S 15 im Wehntal ersatzlos aus.

Bei vielen Passagieren Richtung Niederweningen sorgte das immer wieder für Ärger, denn sie strandeten am Bahnhof Steinmaur oder mussten in ihrem Ausgangsbahnhof eine halbe Stunde länger warten.

Nebst den ausgefallenen Zügen hat die S 15 zwischen Niederweningen und Oberglatt in den Morgenstunden auffallend viel Verspätung, was für die Fahrgäste ebenfalls Unannehmlichkeiten bedeutet.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis über die Verschlechterung der Fahrplanstabilität im Wehntal, der neuen S15 von und nach Niederweningen. Wenn ja, bitten wir um Beantwortung, warum das akzeptiert wurde, und wie lange der Regierungsrat gewillt ist, dies zu tolerieren?
2. In den Richtlinien der Regierungspolitik 2011–2015 hat der Regierungsrat festgehalten, dass der öffentliche Verkehr leistungsfähig, zuverlässig und qualitativ hochwertig sein soll. Erachtet der Regierungsrat diese Richtlinien tatsächlich als erfüllt, wenn im Durchschnitt jede Woche ein Zug der S 15 ausfällt oder vorzeitig gewendet werden muss?
3. Jede Gemeinde im Wehntal zahlt akonto 100 000 Franken pro Jahr an die SBB. Wenn keine befriedigende Lösung gefunden wird, werden die Gemeinden in Erwägung ziehen, die Gelder zu kürzen. Versteht der Regierungsrat den Handlungsbedarf der Gemeinden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans Egli, Steinmaur, und Ann Barbara Franzen, Niederweningen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Dezember 2015 wurden der Westanschluss der neuen Durchmesserlinie und die beiden zusätzlichen Gleise im Bahnhof Zürich Oerlikon in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde die zweite Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn umgesetzt. Die 4. Teilergänzungen erfolgen in drei Etappen. Sie bringen wesentliche Verbesserungen im gesamten Verbundgebiet und schaffen insbesondere mehr Kapazitäten.

Die zweite Etappe der 4. Teilergänzungen führte auch im Unterland zu wesentlichen Anpassungen des Angebots. Die S9 (Zürich–Rafz/Schaffhausen) und die S15 (Zürich–Niederweningen) verkehren je im Halbstundentakt und bilden im Abschnitt Zürich–Oberglatt neu einen Viertelstundentakt. Mit der S15 erhält das Wehntal eine integrale halbstündliche und umsteigefreie Verbindung nach Zürich und gute Anschlüsse in Oberglatt nach Bülach. Dank der Bahnhofsausbauten im Wehntal werden zudem der Komfort für die Fahrgäste verbessert und die Kapazitäten deutlich vergrössert, weil längere Züge verkehren können. Diese Verbesserungen führen auch im Wehntal zu einer Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, trotz teilweise längerer Umsteigezeiten in Zürich HB auf den Fernverkehr (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 271/2015 betreffend Verschlechterung des ZVV-Angebots im Fernverkehr). Der von den Gemeinden seit Jahren geforderte Ausbau wurde somit mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 umgesetzt.

Die ersten Erfahrungen seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bestätigen grundsätzlich die Vorteile des Angebotsausbaus. Sie zeigen auch auf, dass die Betriebsstabilität im Normalfall und auch bei nicht allzu ausgeprägten Störfällen gewährleistet werden kann. Bei grösseren Betriebsstörungen im Netz können sich jedoch die kurze Wendezeit in Niederweningen und die Einspurstrecke im Wehntal mit nur einer Kreuzungsmöglichkeit dahingehend auswirken, dass vereinzelt Züge der S15 im Wehntal vorzeitig gewendet werden müssen. Auslöser sind in der Regel grössere Störungen im Kernnetz, die an verschiedenen Orten zu Verspätungen führen, auf der Strecke ins Wehntal aber nicht vollumfänglich kompensiert werden können.

Das vorzeitige Wenden eines Zuges ist nicht nur aus Kundensicht, sondern auch aus Betreibersicht eine unerwünschte Massnahme, die nur ergriffen wird, wenn sie für das Gesamtnetz betrieblich notwendig und aus

der Gesamtsicht heraus auch sinnvoll ist. Sie lässt sich aber nicht immer vermeiden und ist auch nicht allein auf das Wehntal und auch nicht auf den Kanton Zürich beschränkt. Weil die besondere Konstellation im Wehntal mit der Einspurstrecke und der kurzen Wendezeit vor allem bei grösseren Störfällen zu vorzeitigen Wendemanövern führen kann, haben SBB und ZVV bereits zwischen dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2015 und Ende Januar 2016 einen Massnahmenkatalog ausgearbeitet. Eine zentrale Massnahme ist der Einsatz von sogenannten Springlokführerinnen und -führern, die seit Ende Februar 2016 zu gewissen Zeiten den Führerstand am Ende des Zuges besetzen und dafür sorgen, dass der Zug kurz nach der Einfahrt im Wendebahnhof in der Gegenrichtung wieder abfahrtbereit ist. Damit kann die tatsächliche Wendezeit in Niederweningen verkürzt und ein vorzeitiges Wenden möglichst vermieden werden. Bei einer grösseren Verspätung von 11 bis 15 Minuten ab Oberglatt bewirkt sie immerhin noch, dass das Wendemanöver erst in Niederweningen-Dorf statt bereits in Steinmaur erfolgt, wodurch deutlich weniger Fahrgäste von einem vorzeitigen Wenden betroffen sind. Weitere betriebliche Vorkehrungen sind in Prüfung und sollen mit zusätzlichen kommunikativen Massnahmen zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Die Regionale Verkehrskonferenz und damit die Gemeinden werden seit Ende Januar 2016 wöchentlich informiert. Die Situation wird von den SBB weiterhin analysiert, um mögliche weitere geeignete Massnahmen ergreifen zu können. Allerdings lassen sich wesentliche Einflussfaktoren wie die kurze Wendezeit der S15 in Niederweningen oder die Einschränkungen der Infrastruktur mit einer Einspurstrecke und nur einer Kreuzungsmöglichkeit nicht oder nur längerfristig beeinflussen.

Zu Frage 2:

Die 4. Teilergänzungen mit ihrem grossen Angebotsausbau und der Modernisierung der Infrastruktur leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Richtlinien der Regierungspolitik 2011–2015 und der Legislaturziele 2016–2019, wonach der öffentliche Verkehr leistungsfähig, zuverlässig und qualitativ hochwertig sein soll. Der Kapazitätsausbau stellt auch im Wehntal die notwendige Leistungsfähigkeit sicher, und durch die Bahnhofsausbauten wurde der Komfort verbessert, indem auf allen Bahnhöfen im Wehntal u. a. ein stufenfreies Einsteigen in die Züge ermöglicht wird. In weiten Bereichen des Verbundnetzes konnte zudem die Betriebsstabilität und damit die Zuverlässigkeit verbessert werden. Auch trägt eine Bonus-Malus-Vereinbarung zwischen den SBB und dem ZVV dazu bei, die Qualität der Zürcher S-Bahn und namentlich eine verbesserte Pünktlichkeit der Züge fördern, indem die entsprechenden Ergebnisse mit Geld belohnt oder bestraft werden. Trotzdem können

Störfälle innerhalb eines derart dichten und stark befahrenen Netzes wie des Verbundnetzes nie ganz ausgeschlossen werden. Ebenso wenig lassen sich die Folgen, die grössere Störungen an neuralgischen Punkten auf das ganze Netz haben, nicht ganz ausmerzen.

In der Anfrage wird davon ausgegangen, dass im Durchschnitt pro Woche ein vorzeitiges Wenden vorgenommen wird. Diesem Vorfall stehen pro Woche 264 oder 99,6% funktionierende Wenden am Endbahnhof gegenüber. Auch wenn jedes vorzeitige Wenden eines Zuges für die Betroffenen ein Vorfall zu viel ist, deutet das Verhältnis zwischen Ausnahmefall und Normalfall doch darauf hin, dass der öffentliche Verkehr auch im Wehntal grundsätzlich als zuverlässig eingestuft werden kann. Die Massnahmen, die SBB und ZVV kurz nach dem Fahrplanwechsel eingeleitet haben, zeigen zudem, dass dieses Verhältnis noch weiter zugunsten der Zuverlässigkeit verbessert werden soll.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hat keine Kenntnis von allfälligen Akontozahlungen durch die Wehntaler Gemeinden an die SBB. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Fragesteller auf die Beiträge der Gemeinden an die Kostenunterdeckung des ZVV beziehen.

Die Gemeindebeiträge an den ZVV erfolgen nach den Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) und der entsprechenden Ausführungsverordnung (Kostenverteiler-Verordnung; LS 740.6). Gemäss § 26 PVG wird die Kostenunterdeckung des ZVV je zur Hälfte durch den Kanton und die Gemeinden getragen. Die Einzelheiten über die Bestimmung der Gemeindebeiträge und das Abrechnungsverfahren richten sich nach der Kostenverteiler-Verordnung, die in § 12 die Festlegung der Kostenanteile durch den Verkehrsrat des Kantons Zürich und in § 13 die Akontozahlungen vorsieht. Für eine eigenmächtige Kürzung des Beitrags durch die Gemeinden im Wehntal sieht der Regierungsrat weder einen Anlass noch einen Spielraum.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**