

Sitzung vom 18. Februar 1998

**392. Dringliche Interpellation (Randstundenkonzept beim öffentlichen Verkehr) und Anfragen (Fahrplan auf der S 6; Kosten des Viertelstundentakts auf der S-Bahn-Linie am rechten Zürichseeufer; alternatives Fahrplankonzept für 1999)**

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 5. Januar 1998 folgende Anfrage eingereicht:

In der Begründung zur Ablehnung des Fahrplanbegehrens der LdU-Kreisgruppe 11 für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S 6 (Tiefenbrunnen-Zürich HB-Oerlikon-Regensdorf) führte die Regionale Fahrplankonferenz Zürich an der Sitzung vom 15. November 1996 aus, das Fahrplan-Begehren hätte jährliche Mehrkosten von 2.2 Mio. Franken zur Folge. Zudem widerspreche das Begehren den Bestrebungen des ZVV nach einem Randstundenkonzept. Heute stellt man fest, dass die Kompositionen der S 6 jeden Tag ab 20.00 Uhr sowie Samstags und Sonntags in Tiefenbrunnen jeweils 46-minütige Stillstandszeiten aufweisen. In Baden betragen die Stillstandszeiten der S 6-Kompositionen über die ganze Betriebsdauer jeweils 45 Minuten. Die Fahrzeiten der S 6 zwischen Tiefenbrunnen und Regensdorf betragen 26 Minuten und zwischen Tiefenbrunnen und Baden 46 Minuten.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Weshalb stehen die teuren S-Bahn-Kompositionen tagsüber in Regensdorf jeweils ebenfalls 23 Minuten untätig herum? Weshalb können die Züge nicht unter Ausnützung der Stillstandszeiten mindestens bis nach Buchs-Dällikon, allenfalls bis nach Otelfingen verkehren?
2. Wie viele Stunden stehen die Doppelstock-Kompositionen der S 6 pro Tag, pro Monat und pro Jahr in Tiefenbrunnen, in Baden und in Regensdorf nutzlos umher? Wieviel kosten diese Zeiten an Löhnen, Abschreibungen usw.? Welche Tätigkeiten übt das Zugpersonal (Lok-Führer) in diesen Zeiten aus?
3. Wer kommt für diese Kosten auf? Die SBB allein oder der ZVV? Welche Beträge fallen dafür für die Stadt Zürich an?
4. Sind dem Regierungsrat die ausgesprochen unwirtschaftlichen Einsatzpläne der teuren Doppelstock-Kompositionen mit den langen Stillstandszeiten auf der S 6 bekannt?

5. Aus welchen Faktoren und aus welchen Kostenanteilen setzen sich die von der Regionalen Fahrplankonferenz Zürich angegebenen, jährlich anfallenden Mehrkosten von 2.2 Mio. Franken für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S 6 zwischen Zürich und Regensdorf zusammen? Sind die Stillstandszeiten miteingerechnet oder nicht enthalten?
6. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den SBB und beim ZVV vehement dafür einzusetzen, dass die nutzlosen Stillstandszeiten der S-Bahn in produktive Leistung umgesetzt werden? (z.B. für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S 6 mindestens zwischen Zürich und Regensdorf oder zur Weiterführung des Halbstundentaktes der S 6 nach Baden).
7. Welche Benutzer-Frequenzen weist die S 6 zwischen Stadelhofen und Tiefenbrunnen auf?
8. Ist dem Regierungsrat das "Randstundenkonzept" des ZVV bekannt? Wenn ja, was beinhaltet es und welche Auswirkungen wird es auf die einzelnen S-Bahn- und Bus-Linien im gesamten Kanton haben? Hat es auch Auswirkungen auf die Linien der VBZ? Welche?

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 5. Januar 1998 folgende Anfrage eingereicht:

In der Antwort vom 24. September 1997 auf die Anfrage KR-Nr. 265/1997 betreffend S-Bahn-Fahrplan 1999 am rechten Zürichseeufer mit Taktbruch führt der Regierungsrat aus, die erste Richtofferte der SBB für das Fahrplanangebot am rechten Seeufer liege im Laufe des Herbstes 1997 vor.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Wie hoch sind die jährlichen Zusatzkosten für das (verunglückte) Fahrplankonzept am rechten Seeufer mit Viertelstundentakt und Taktbruch?
2. Unter der Prämisse des ZVV, dass die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs im Einflussbereich des ZVV nicht mehr ansteigen dürfen: Wo werden die Mehrkosten für den Fahrplan am rechten Seeufer eingespart? Wird damit zum Beispiel verhindert, dass auf der S 6 zwischen Zürich HB und Regensdorf, bzw. Otelfingen der integrale Halbstundentakt eingeführt werden kann?
3. Wie erklärt sich der Regierungsrat das Ungleichgewicht zwischen dem von niemandem gewünschten Überangebot am rechten Seeufer (Viertelstundentakt) ab 1999 und dem ungenügenden Stundentakt abends und an Samstagen und Sonntagen im Furttal?

4. Trifft es zu, dass den "Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO)" rund 700'000 Franken zusätzlich zur Verfügung stehen sollen, um die unmögliche Situation mit dem Taktbruch abends sowie an Samstagen und Sonntagen auffangen zu können? An welchen anderen Linien werden diese Mehrkosten eingespart?
5. Ist der Regierungsrat - nicht der ZVV - bereit, am rechten Seeufer auf 1999 ein Fahrplankonzept zu verwirklichen, das den tatsächlichen Bedürfnissen entspricht und kostenmässig vertretbar ist (z.B. Beibehaltung des integralen Halbstundentaktes auf der S 7 zwischen Zürich und Stäfa, Endpunkt Stäfa; Überlagerung von halbstündlichen S-Bahn-Schnellzügen von Zürich ohne Halt von Tiefenbrunnen bis Meilen, anschliessend mit Halt auf allen Stationen bis Rapperswil analog dem Konzept im oberen Glattal)?

Kantonsrätin Astrid Kugler, und Mitunterzeichnende haben am 26. Januar 1998 folgende Interpellation eingereicht:

Nur dank einer Indiskretion wurde öffentlich bekannt, wie sich der ZVV die Ausgestaltung des Randstundenkonzepts vorstellt. Danach soll in den Randstunden (abends nach 19.30 Uhr und am Wochenende) für folgende Strecken der Halbstundentakt aufgehoben werden, so dass die Züge nur noch einmal pro Stunde verkehren:

- die S 3 zwischen Effretikon und Wetzikon
- die S 7 zwischen Effretikon und Winterthur
- die S 8 zwischen Wädenswil und Pfäffikon
- die S 8 zwischen Zürich und Effretikon
- die S 9 zwischen Affoltern und Zug
- die S 9 im Glattal
- die S 14 zwischen Wetzikon und Hinwil

Der Betrieb der S 1 soll zwischen Zürich und Thalwil während diesen Zeiten ganz eingestellt werden. Für einige S-Bahn-Strecken sollen Busse eingesetzt werden, ob im Halb- oder Stundentakt ist bis anhin noch nicht öffentlich bekannt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. In seiner Antwort zur Anfrage KR-Nr. 91/1996 betreffend "Zukünftiges Leistungsangebot auf dem Zürcher S-Bahn-Netz" führte der Regierungsrat mit "aller Deutlichkeit" aus, "dass kein Leistungsabbau betrieben werden soll". Wie erklärt der Regierungsrat den Widerspruch, der sich zwischen seiner nicht einmal zwei Jahre alten Aussage und den nun vorliegenden Vorschlägen des ZVV auftut?

2. Seit wann hat der Gesamtregierungsrat Kenntnis über die Absicht des ZVV, das Angebot der S-Bahn in diesem Ausmass einzuschränken?
3. Wo werden durch die S-Bahn-Ausdünnung die Anschlüsse auf Regionalbusse und Schnellzüge bzw. der Umsteigeverkehr unter den S-Bahnen nicht mehr gewährleistet sein? Welche Buslinien-Fahrpläne müssen auf den Randstudienfahrplan abgestimmt werden? Welche Gemeinden wären von dieser Umstellung betroffen?
4. Mit welchen Einbussen bei den Fahrgastfrequenzen auf jedem einzelnen Linienabschnitt rechnet der Regierungsrat, sollte das vorliegende Konzept oder Teile davon verwirklicht werden? Welches Verkehrsmittel, glaubt der Regierungsrat, werden die Fahrgäste, die eine abgespeckte S-Bahn so nicht mehr benutzen werden, in Zukunft bevorzugen? Etwa das Velo?
5. Ist der ZVV dieser unmögliche Sparidee verfallen, weil er partout und gegen den Willen des Gemeindepräsidentenverbandes am rechten Seeufer den Viertelstundentakt einführen will und damit andernorts einsparen muss, was er am rechten Seeufer verschleudern will? Wie hoch sind die jährlichen Zusatzkosten für das (verunglückte) Fahrplankonzept am rechten Seeufer? Und trifft es zu, dass den "Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland" (VZO) rund 700'000 Franken zusätzlich zur Verfügung stehen sollen, um die unmögliche Situation mit dem Taktbruch abends sowie an Samstagen und Sonntagen auffangen zu können?
6. Im Heft 2/1995 der Statistischen Berichte des Kantons Zürich wird ausgeführt, dass sich die Zahl der Reisenden im Knonaueramt am Abend infolge Einführung des Halbstundentaktes beinahe verdoppelt hat. Die analoge Entwicklung beobachtete man, so der Bericht, zehn Jahre zuvor auf der Glattallinie bei der Einführung des Halbstundentaktes. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der Umkehrschluss zulässig ist, dass nämlich der Abbau vom Halbstundentakt zum Stundentakt mindestens die Hälfte der Fahrgäste am Abend kosten wird? Dass aber durch die Ausdünnung des Fahrplans die Übersicht über die noch vorhandenen Anschlüsse völlig verlorengeht und dadurch möglicherweise die Fahrgastfrequenzen am Abend und am Wochenende um mehr als die Hälfte zurückgehen wird?
7. In der Vorlage 3573 "Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über die Durchführung und den Verwirklichungsstand der Raumplanung sowie die Leitbilduntersuchungen" schreibt der Regierungsrat auf S. 50, dass "das zusätzliche Mobilitätsbedürfnis mit einem zweckmässigen öffentlichen Verkehrsangebot insbesondere beim Freizeitverkehr" aufgefangen werden soll. Was denkt der Regierungsrat, wann der Freizeitverkehr anfällt?

8. Ist der Regierungsrat bereit, sinnvolle Sparvorschläge zu prüfen? Ist ihm beispielsweise bekannt, wo überall die S-Bahn-Züge technisch bedingte, aber technisch korrigierbare Leerkilometer zurücklegen? Zum Beispiel verkehrt morgens ein Leerzug 24407 (Sa/So 24409) von Zürich nach Zug. Könnte dieser Zug nicht als normale S 1 verkehren?
9. Ist dem Regierungsrat bekannt, welche S-Bahn-Kompositionen welche unproduktiven Stillstandszeiten aufweisen? Welche, wo und wieviel kosten diese?
10. Was hält der Regierungsrat von kleineren und leichteren Kompositionen anstelle der 400-Personen-Einheiten?
11. Weshalb verliessen die ausgewiesenen Verkehrsfachleute vor ca. vier Jahren den ZVV (oder mussten ihn verlassen)? Wie setzte sich der Mitarbeiterstab 1990 nach Ausbildung zusammen? Wie heute? Wie viele heutige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben einen Fachausweis (Technikum oder ETH) als Verkehrsfachmann oder Verkehrsfachfrau vorzuweisen?
12. Welche eigenen Ideen, die zu einer Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs geführt haben, hat der ZVV seit 1990 vorzuweisen?
13. Ist der Regierungsrat bereit, endlich den ZVV, seinen Aufwand und seine Leistungen gründlich unter die Lupe zu nehmen? Ist er nicht auch der Meinung, dass diese Abteilung viel zu gross ist im Vergleich zu dem, was sie an positivem Output leistet?

Die Interpellation wurde vom Kantonsrat dringlich erklärt.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Astrid Kugler, Zürich, und die dringlich erklärte Interpellation Astrid Kugler, Zürich, und Mitunterzeichnende werden wie folgt beantwortet:

Kantonsrat, Regierungsrat, Verkehrsrat und die Direktion des Zürcher Verkehrsverbundes haben sich immer für eine Weiterentwicklung des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs im Kanton Zürich ausgesprochen und eingesetzt, im Bewusstsein, dass dieser eine hohe Bedeutung für die Standort- und Lebensqualität besitzt. Dieses Ziel gilt auch in einer wohl noch länger andauernden Zeit knapper finanzieller Ressourcen. Damit wird dem Zweck des Personenverkehrsgesetzes entsprochen: gleichzeitig die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Der Verkehrsverbund und die Verkehrsunternehmen haben in den vergangenen Jahren dank grosser Anstrengungen die Effizienz laufend verbessert, mit dem Ergebnis, dass die Kostenunterdeckung trotz Mehrleistungen und externen Effekten (Zusatzaufwendungen im Zusammenhang mit der Revision des Eisenbahngesetzes, Mehrwertsteuer usw.) stabilisiert werden konnte. Die Mittel für Angebotsverbesserungen wurden somit - ohne zusätzliche Belastung der öffentlichen Hand - selber erwirtschaftet.

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems muss sich, um erfolgreich zu sein, am Verkehrsmarkt orientieren. Ein wirksamer Mitteleinsatz ist nur dann gewährleistet, wenn die erbrachten Leistungen die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden befriedigen. Dies bedeutet einerseits Investitionen in nachfragerträchtige Regionen, andererseits die Überprüfung und Straffung von Leistungen, für die eine ungenügende Nachfrage besteht. Das Beharren auf Besitzstand, unabhängig von Effizienz und Wirksamkeit, würde auf Dauer sinnvolle Neuerungen im öffentlichen Verkehr hemmen. Im Rahmen eines Projekts für ein Randstundenangebot wird gegenwärtig eine massvolle Anpassung des Angebots an die Nachfrage in den nachfrageschwachen Verkehrszeiten geprüft. Aufgrund des gegenwärtigen Projektstandes ist klar, dass die Attraktivität der S-Bahn auch in den Randstunden erhalten bleibt. Insbesondere werden bestehende halbstündige Verbindungen im Regelfall nicht angetastet. Ver-

besserungen im Fahrplan 1999 - 2001 werden die Angebotsstraffungen deutlich überwiegen, zum Nutzen der Kundinnen und Kunden.

## **1. Strategische Grundlagen für das Fahrplanverfahren 1999 - 2001**

Die Massnahmen, die im laufenden Verfahren für den Fahrplan 1999 - 2001 umgesetzt werden, stützen sich auf das Programm für die 2. Teilergänzung der S-Bahn sowie auf die Grundsätze des Kantonsrates aus den Jahren 1995 und 1997. Das Programm für die 2. Teilergänzung der S-Bahn, welches der Abstimmungsvorlage vom 26. November 1989 zugrunde lag, hat zum Ziel, im ganzen Kanton ein Eisenbahnangebot mit einheitlichen Merkmalen und Qualitätsstandards zu schaffen. Sein Umfang wird entsprechend der heutigen und der möglichen künftigen Nachfrage abgestuft. Die Zahl der Züge auf den einzelnen Strecken richtet sich nach dem - aus den Einwohnerzahlen und der Zahl der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet einer Linie abgeleiteten - Verkehrspotential und den absehbaren Entwicklungstendenzen:

- Im Bereich der Grundversorgung gilt grundsätzlich ein Stundentakt.
- Wo die Voraussetzungen für eine starke Marktstellung des öffentlichen Verkehrs vorhanden sind, wird ein Halbstundentakt angeboten.
- Im Bereich der grossen und dichten Siedlungsgebiete mit starker Nachfrage und/oder hohem Potential sollen drei oder mehr Züge pro Stunde geführt werden. Dies gilt insbesondere für die beiden Seeufer, das Limmattal und die Verbindungen Richtung Oberland und Effretikon-Winterthur.

Mit den von Verkehrsrat und Regierungsrat beantragten Angebots- und Tarifgrundsätzen vom 6. März 1995 legte der Kantonsrat u.a. folgende Vorgaben fest:

„Zusätzliche Leistungen, insbesondere zur Abdeckung des Spitzenverkehrs, werden durch Rationalisierung und Straffung des bestehenden Angebots finanziert.

Der durch die etappenweise Inbetriebnahme der 2. Teilergänzung der S-Bahn ab Fahrplanwechsel 1997 für den Verkehrsverbund entstehende Mehraufwand wird vollumfänglich durch Rationalisierung und Straffung des S-Bahn-Systems kompensiert. Spätestens auf den Fahrplanwechsel 1999 wird ein Fahrplankonzept der S-Bahn für Randverkehrszeiten erstellt.

Zusätzlich zu den Leistungsverbesserungen der zweiten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn ist für die bessere Einbindung des Flughafens Zürich in den Regionalverkehr anzustreben, auf der Strecke Zürich-HB - Zürich-Flughafen - Winterthur den Bedienungsstandard zu verbessern.“

Mit den Grundsätzen vom 26. Mai 1997 hat der Kantonsrat sodann folgende Marschrichtungen festgelegt:

- „1. Die Kostenunterdeckung bleibt real auf dem Stand 1996, mittelfristig wird eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt.
2. Die Marktstellung wird auf hohem Niveau, im Rahmen selbst erwirtschafteter Mittel, weiter ausgebaut.
3. Angebot und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werden verbessert:
  - a) Die Wettbewerbsvorteile in den Hauptverkehrszeiten - Zuverlässigkeit und Reisezeit - werden ausgebaut.
  - b) Dienstleistungen und Preise werden nach Kundengruppen und Verkehrszeiten differenziert entwickelt.
  - c) Die Qualität der Leistungserbringung wird nachhaltig gesichert.
4. Die Mittel werden erwirtschaftet durch:
  - a) Steigerung der Effizienz;
  - b) verbesserte Anpassung des Angebots an die Nachfrage (Effektivität);
  - c) Ertragssteigerungen aus Angebotserweiterungen, Preisdifferenzierungen und aktiven Marktbearbeitungen.“

Aus all diesen strategischen Vorgaben wird deutlich, dass der öffentliche Verkehr - über das ganze System gesehen - seine Leistungen in Zukunft quantitativ und qualitativ verbessern wird. Das heutige Angebot wird aber auch um Leistungen reduziert, die ungenügend ausgelastet sind. Für die Kundinnen und Kunden resultiert insgesamt im Fahrplan 1999 - 2001 eine spürbar bessere Dienstleistung.

## **2. S-Bahn-Fahrplan am rechten Zürichseeufer**

Im Sinne des Programms der 2. Teilergänzung der S-Bahn - vergleichbares Angebot für vergleichbare Verkehrsregionen - liegt für das rechte Zürichseeufer ein zweckmässiges Fahrplankonzept vor, das 1999 in Betrieb genommen werden kann. Der Verkehrsverbund und die S-Bahn Zürich stehen im Gespräch mit dem Gemeindepräsidentenverband des Bezirks Meilen.

### **2.1 Wichtigste Merkmale des Fahrplankonzepts**

- Beschleunigte S7 im Halbstundentakt: sie wird neu zwischen Meilen und Zürich-Stadelhofen ohne Halt verkehren, was die Fahrzeit am rechten Zürichseeufer je



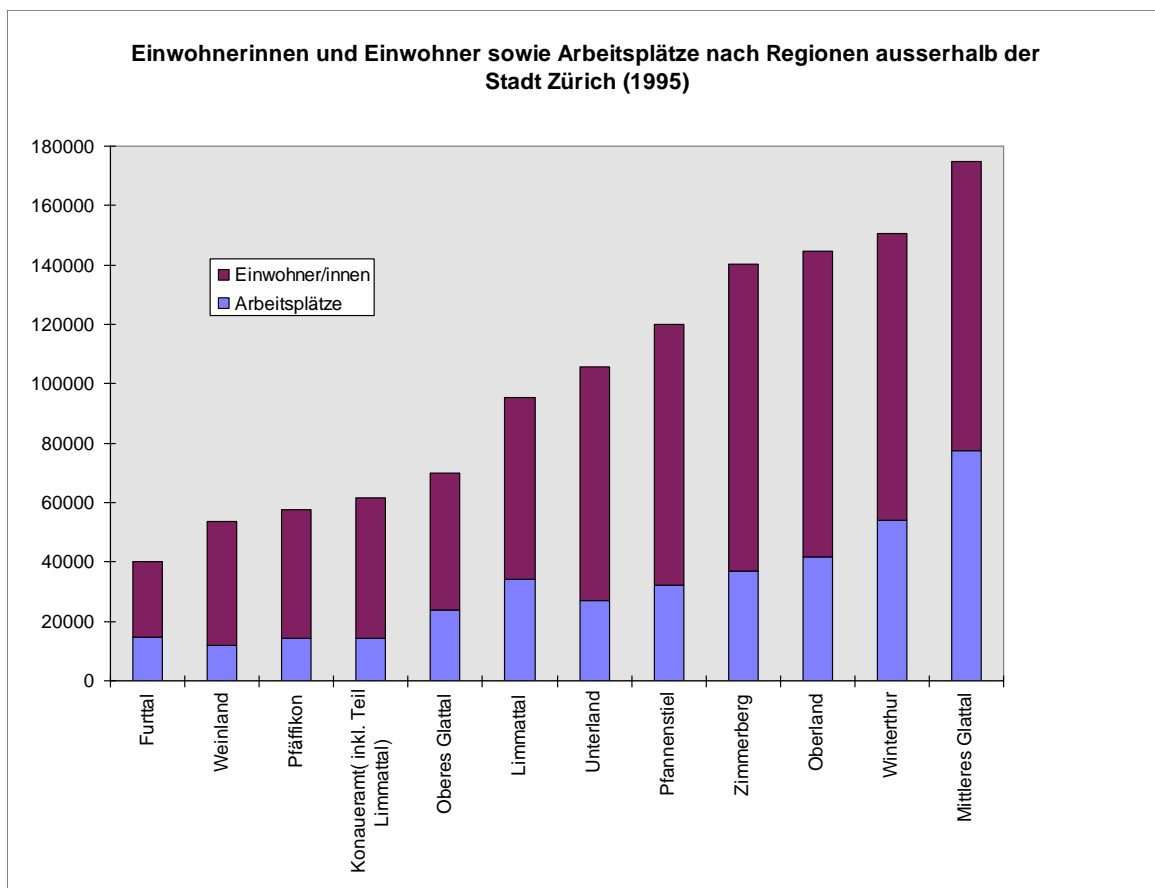
nach Relation um 16 - 35 % verringert. Dieses Konzept weist Analogien mit demjenigen auf der S5 zwischen Zürich-Stadelhofen und Uster auf.

- Die neue S16 wird im Bereich der unteren Seegemeinden das Grundangebot im Halbstundentakt mit Halt an allen Stationen sicherstellen. Im Hauptbahnhof Zürich stellt sie Anschlüsse an den Fernverkehr her. Von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, dass die S16 direkt zum Flughafen (und weiter nach Effretikon) verkehrt. Damit wird eine wesentliche Attraktivitätsverbesserung für die Gemeinden am rechten Seeufer und den Bahnhof Stadelhofen, aber auch für weite Teile des Verbundgebietes erzielt. Die neue Lösung stellt somit einen Meilenstein in den Bemühungen dar, den Flughafen besser in den Regionalverkehr zu integrieren.
- Die S6, die heute in Zürich-Tiefenbrunnen gewendet wird, wird ab 1999 verlängert und ergänzt das Angebot der S16 zum Viertelstundentakt. Das bisherige Stillager in Zürich-Tiefenbrunnen kann damit in produktive Leistungen umgesetzt werden. Auf Wunsch der Seeufergemeinden könnte diese Verdichtung auf die Spitzenverkehrszeiten beschränkt werden.
- Über die ganze Betriebszeit besteht ein gleichbleibender Grundtakt. Im Gegensatz zum bisherigen Fahrplankonzept wird in den Randzeiten nicht auf den heutigen Fahrplan der S7 umgestellt. Es kommt neu ein Konzept mit drei stündlichen Zügen in beiden Richtungen zum Einsatz. Die wichtigen Funktionen - Beschleunigung für die oberen Seegemeinden, Anschlüsse an den Fernverkehr im Hauptbahnhof Zürich, Verbindungen zum Flughafen und im Binnenverkehr - werden auch in den nachfrageschwachen Zeiten sicherstellt.
- Die Zusatzkosten für das neue Angebot am rechten Zürichseeufer betragen knapp 10 Mio. Franken. Für die Zeit nach der Einführungsphase wird mit Zusatzerträgen von rund 4.5 Mio. Franken gerechnet. Die Kostenunterdeckung der S-Bahn am rechten Zürichseeufer wird sich somit um 5.5 Mio. Franken erhöhen. Der Kostendeckungsgrad des Angebotsausbaus am rechten Zürichseeufer liegt folglich bei 45 % und entspricht damit knapp dem Deckungsgrad des gesamten S-Bahn-Angebots von rund 50%. Das heutige Angebot am rechten Seeufer (Fahrplanjahr 1997/98) weist bei Kosten von 30.5 Mio. Franken und Erlösen von 19.9 Mio. Franken einen Kostendeckungsgrad von 65 % auf.

## 2.2 Quervergleich mit anderen S-Bahn-Korridoren

Das neue Konzept am rechten Zürichseeufer, welches den Aspekten des Marktes, der Vernetzung mit dem übrigen S-Bahn-Angebot, der Wirtschaftlichkeit und der Belastung der Gemeinden optimal Rechnung trägt, hat gute Chancen, an den Erfolg der S-Bahn-Korridore mit beschleunigten Linien anzuknüpfen. Das Angebotsniveau entspricht dem Programm der 2. Teilergänzung und trägt dem Marktpotential sowie der Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs in der Region Pfannenstil Rechnung.

Die nachfolgende Graphik zeigt die Marktpotentiale in den verschiedenen Verkehrsregionen des Kantons Zürich:



Gemessen am Marktpotential besteht für das rechte Zürichseeufer ein erheblicher Nachholbedarf für das S-Bahn-Angebot. Diese Feststellung wird gestützt durch die Tatsache, dass am rechten Zürichseeufer weniger in die Strasseninfrastruktur investiert worden ist. Sowohl das S-Bahn- als auch das Strassensystem befinden sich heute zeitweise an der Kapazitätsgrenze. Es kann - gestützt auf die Erfahrung in an-

deren Korridoren - davon ausgegangen werden, dass die vorgesehenen Attraktivitätsverbesserungen und Kapazitätserhöhungen auf der S-Bahn die Nachfrage erheblich beleben werden.

### **2.3 Busanschlüsse an die S-Bahn am rechten Zürichseeufer**

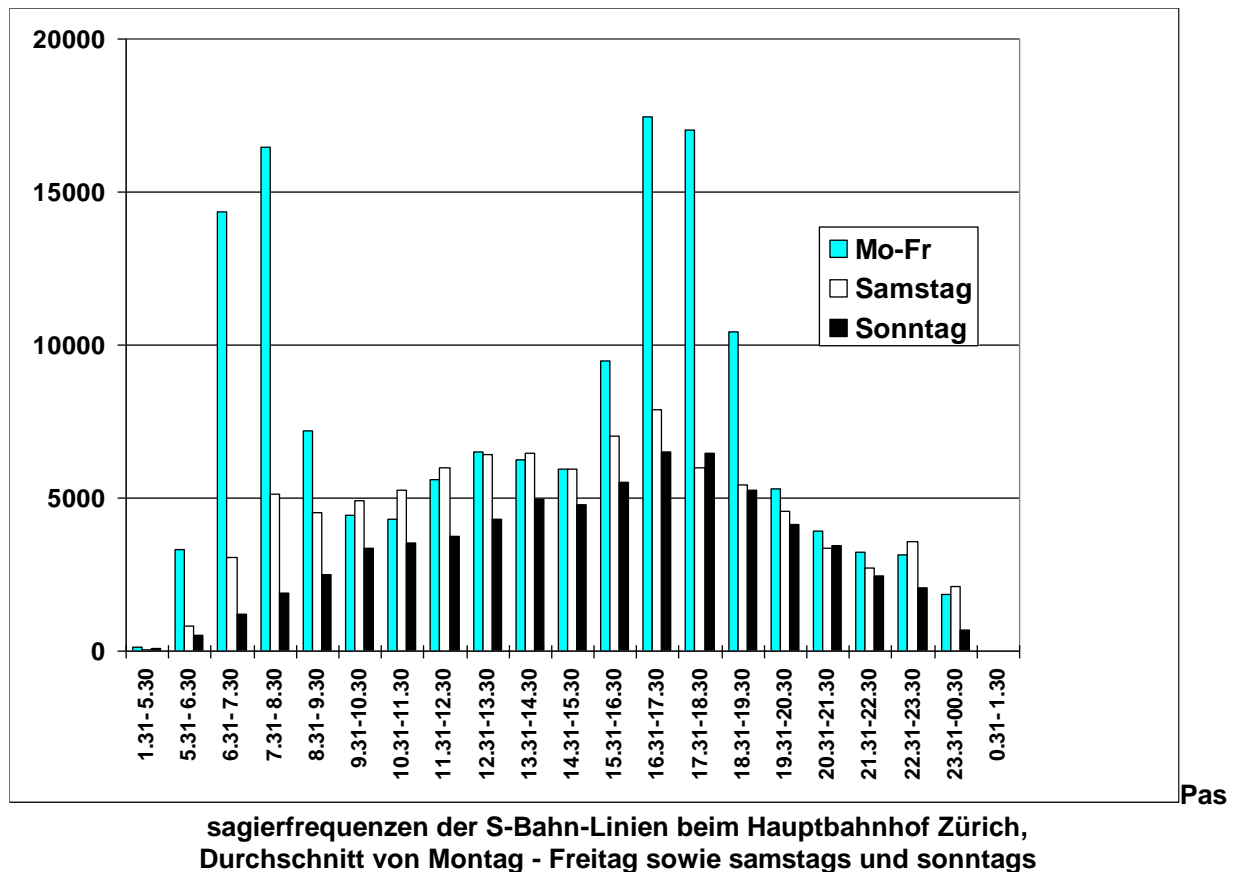
Die Kosten der Busbetriebe im Bereich des rechten Zürichseeufers (VZO, AZZK) für die Busanschlüsse an den neuen S-Bahn-Fahrplan können erst berechnet werden, wenn die Details des S-Bahn-Fahrplans geklärt sind. Im Rahmen der Vorgaben für das Fahrplanverfahren, welche im vergangenen Herbst definiert wurden, wurde für die zusätzlichen Busverbindungen von Zusatzkosten von 660'000 Franken ausgegangen, die jedoch durch eine Neukonzeption des Liniennetzes teilweise kompensiert werden können. Die aufgewerteten Zubringerlinien sind Voraussetzung dafür, dass möglichst viele Fahrgäste vom verbesserten S-Bahn-Angebot profitieren können. Sie tragen auch dazu bei, Transportkapazitäten für die Fahrgäste auf der S5 freizuhalten. Nachdem gemäss dem vorgestellten Konzept der Grundtakt des S-Bahn-Fahrplans über die ganze Betriebszeit gleich bleiben wird, bestehen gute Aussichten, dass die Fahrplananpassungen der VZO im Vergleich zu den ersten Schätzungen mit geringeren Kosten erfolgen können.

## **3. Randstundenkonzept der S-Bahn**

### **3.1 Zweck**

Der Fahrplan der S-Bahn trägt heute den Nachfrageschwankungen im Verlauf eines Tages bzw. einer Woche nur wenig Rechnung. Überkapazitäten in den Randstunden sind die Folge. Eine Ausnahme bilden das Limmattal und das Furttal. Im Limmattal wird tagsüber der Viertelstundentakt angeboten (S-Bahn-Linien S3 und S12). Abends und an Wochenenden verkehrt nur die S12 im Halbstundentakt; eine Lösung, welche auch von den Kundinnen und Kunden verstanden und akzeptiert wird. Im Furttal wird der tagsüber angebotene Halbstundentakt abends sowie samstags und sonntags auf Stundentakt reduziert.

Der über die Tages- und Wochenzeiten gleich dichte Takt auf dem übrigen S-Bahn-Netz, unabhängig von den Schwankungen der Nachfrage, bedeutet auf die Dauer eine Bindung von Mitteln, die entweder eingespart oder für erfolgreichere Angebote eingesetzt werden könnten. Eine Überprüfung und Straffung drängt sich auch unabhängig davon auf, ob Mittelbedarf für Angebotsverbesserungen besteht oder nicht. Die nachfolgende Graphik veranschaulicht die täglichen Nachfrageschwankungen der S-Bahn-Linien beim Hauptbahnhof Zürich.



Die Notwendigkeit, diesen Nachfrageschwankungen mit einem Randstundenkonzept Rechnung zu tragen, hat der Regierungsrat bereits in seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 91/1996 ausdrücklich dargestellt:

„Aus diesen Grundsätzen (des Kantonsrates) geht mit aller Deutlichkeit hervor, dass kein Leistungsabbau betrieben werden soll. Die kantonsrätlichen Grundsätze halten jedoch fest, dass die Mehrleistungen auf dem S-Bahn-Netz im Rahmen der 2. Teilergänzung durch Rationalisierung und Straffung des S-Bahn-Systems zu kompensieren sind. Der spätestens auf Fahrplanwechsel 1999 vorgesehene Fahrplan der S-Bahn für Randverkehrszeiten ist ein Bei-

spiel dafür, wie Ressourcen für Angebotsverbesserungen freigemacht werden können.“

Die Projektarbeiten für das Randstundenkonzept sind noch nicht abgeschlossen. Ziel des Projekts ist es, ein Maximum an Kosten zu reduzieren, ohne die Attraktivität der S-Bahn in unzumutbarer Weise zu schmälern. Von einem Leistungsabbau könnte nur dann die Rede sein, wenn für eine grosse Zahl von Fahrgästen Dienstleistungen wegfallen würden, ohne dass gute Alternativen bestehen würden. Dies ist im vorliegenden Projekt nicht der Fall. Ausgangspunkt der Abklärungen bildeten sämtliche Linien bzw. Korridore, deren Auslastung in den Randzeiten auf ein Überangebot hindeutete. Ausgehend von diesen Analysen wurden Alternativen ausgearbeitet, die gegenwärtig hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Fahrgäste und die Kosten evaluiert werden. Aufgrund der bisherigen Resultate zeichnet sich ab, dass vor allem auf Korridoren mit mehreren S-Bahn-Linien Massnahmen mit hoher Wirkung auf die Kosten möglich sind, die den Fahrgästen gute Alternativen bieten. Hingegen bleiben im Regelfall bestehende halbstündige Verbindungen erhalten.

Nach dem gegenwärtigen Projektstand zeigt das Randstundenkonzept folgende Merkmale:

- Der Halbstundentakt wird im Regelfall nicht unterschritten.
- Die Fahrplan-Intervalle werden höchstens halbiert.
- Die schnellen S-Bahn-Linien werden nicht angetastet.
- Anschlüsse an die Fernverkehrszüge werden stündlich in der heutigen Qualität sichergestellt.
- Ein einprägsamer Grundtakt wird beibehalten.

Nach heutiger Einschätzung besteht ein Sparpotential von höchstens 10 Mio. Franken pro Jahr, was fünf Prozent der Kostenunterdeckung der S-Bahn Zürich von 195 Mio. Franken entspricht. Aufgrund der Auswahl von Massnahmen, welche die Attraktivität der S-Bahn nur untergeordnet einschränken, ist mit Ertragsausfällen von lediglich rund 0,5 Mio. Franken zu rechnen.

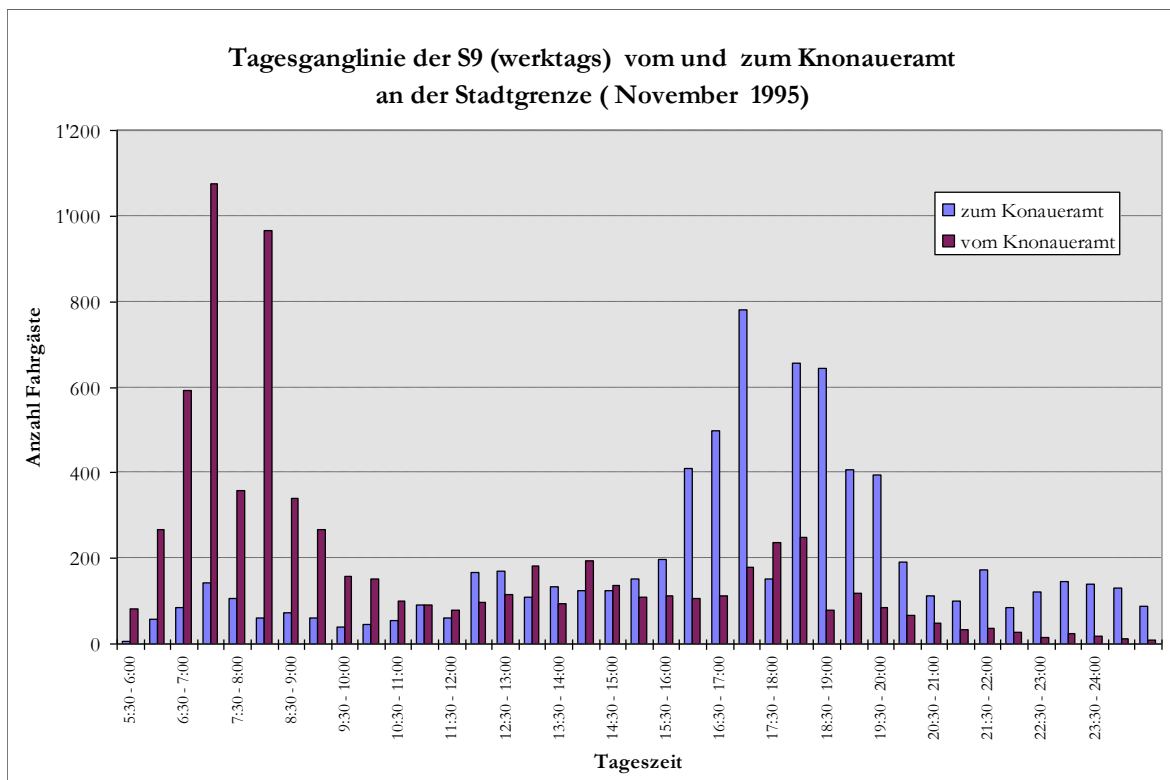
Die Massnahmen werden im Verlauf des kommenden Frühjahrs in den regionalen Verkehrskonferenzen zur Diskussion gestellt. Der Verkehrsrat wird voraussichtlich im Januar 1999 definitiv über die Fahrplanänderungen entscheiden. Er wurde bisher

an seinen Sitzungen in groben Zügen über den Inhalt und den Projektstand orientiert. Der Regierungsrat war durch seine Vertreter im Verkehrsrat informiert.

### 3.2 Passagierzahlen im Knonauseramt

Es besteht nicht die Absicht, den Fahrplan der S9 in den Randstunden auf dem Abschnitt Zürich HB - Affoltern a.A. auf Stundentakt umzustellen. Geprüft worden ist ein allfälliger Randstundenfahrplan auf dem Abschnitt Affoltern a.A. - Zug, wo wesentlich geringere Fahrgastzahlen festzustellen sind. Aufgrund der geringen Sparwirkung wird jedoch auf diese Massnahme verzichtet.

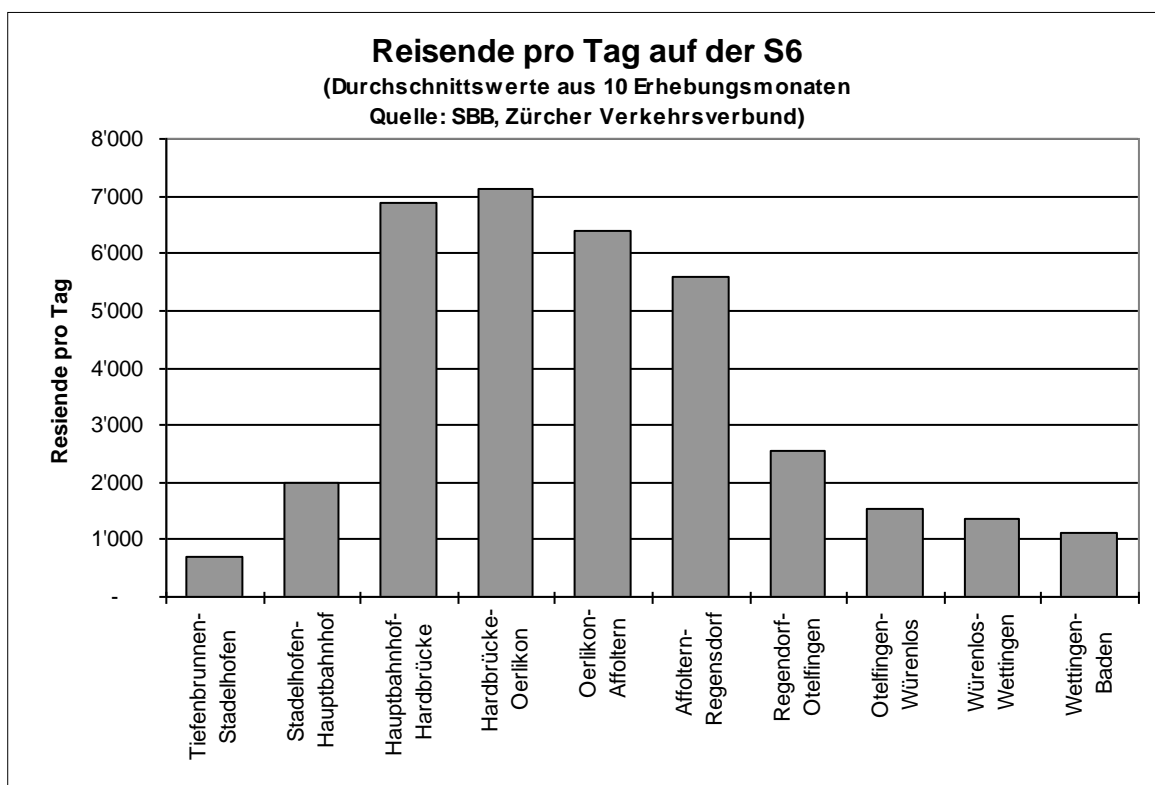
Die nachfolgende Graphik zeigt die Passagierfrequenzen auf der S9 an der Stadtgrenze im Verkehr zum Knonauseramt. Die Darstellung zeigt, dass die Nachfrage, trotz hoher Zuwachsraten in den Randverkehrszeiten, nach wie vor schwergewichtig in den Hauptverkehrszeiten besteht. Die Nachfragesteigerungen in den Randstunden dürften hauptsächlich durch die Angebotsverbesserungen in den Hauptverkehrszeiten ausgelöst worden sein.



### 3.3 Randstundenfahrplan im Furttal (S6)

Das S-Bahn-Angebot im Furttal (S6) - ebenfalls Bestandteil der 2. Teilergänzung - wurde auf Fahrplanwechsel 1997 ausgebaut. Der frühere Stundentakt wurde montags bis freitags bis 20:00 Uhr zum Halbstundentakt verdichtet. Mit Rückblick auf die verlängerten Ladenöffnungszeiten in der Stadt Zürich hat der Verkehrsverbund Anfang Februar 1998 eine zusätzliche halbstündige Verbindung mit Abfahrt im Hauptbahnhof um 20:32 Uhr geschaffen. Auf eine Verdichtung zum Halbstundentakt über die ganze Betriebszeit wurde jedoch mit Blick auf die verhältnismässig tiefen Passagierzahlen und das vergleichsweise kleine Marktpotential verzichtet. Aufgrund der Nachfrage bestehen jedoch gute Aussichten für die Einführung eines Halbstundentaktes tagsüber an Samstagen.

Die aktuellen Passagierzahlen auf der S6 sind in der folgenden Graphik aufgezeigt:



Mit Blick auf das Ziel der 2. Teilergänzung - vergleichbares Angebot für vergleichbare Marktgebiete - erscheint das heutige Angebotsniveau im Furttal mit der Option für einen Ausbau an Samstagen richtig bemessen. Die Infrastrukturausbauten im Rahmen der 2. Teilergänzung wurden bewusst auf eine halbstündige Bedienung bis Regensdorf ausgelegt. Dies wurde auch in der Abstimmungsvorlage im Jahre 1989

deutlich gemacht. Die Buslinien nach Dällikon, Dänikon und Hüttikon sowie nach Buchs haben Anschluss an die S-Bahn im Regensdorf. Sie bedienen die an den Talflanken liegenden Siedlungen wesentlich besser als die Bahn, die in der Talmitte verkehrt. Eine Verlängerung des Halbstundentaktes der S6 bis Buchs-Dällikon oder Otelfingen ist auch durch den Güterverkehrsfahrplan in Frage gestellt.

Der Ausbau des bestehenden Fahrplans auf einen integralen Halbstundentakt bis Regensdorf würde, berechnet aufgrund der Kalkulation 1996, folgende Auswirkungen auf Kosten und Erlöse ergeben:

	Heutiger Fahrplan S6	Integraler Halbstundentakt Tiefenbrunnen - Regensdorf Mo - So	Differenz
		(in Mio. Franken)	
Lokpersonal	3.6	4.2	0.6
Zugbegleitung	0.5	0.6	0.1
Rollmaterial	4.6	5.3	0.7
Gepäck/Rangierdienst	0.7	0.8	0.0
Distribution	0.6	0.6	0.1
Gemeinkosten	2.9	3.3	0.4
Infrastruktur-Benützungsgebühr	3.7	4.2	0.6
<b>Total Aufwand</b>	<b>16.6</b>	<b>19.1</b>	<b>2.5</b>
<b>Erlös</b>	<b>5.6</b>	<b>6.1</b>	<b>0.5</b>
<b>Ergebnis</b>	<b>-11</b>	<b>-13</b>	<b>-2</b>
<b>Kennzahlen</b>			
Zug-km	605'900	701'800	95'900
Zug-Std.	13'510	15'810	2'300
Kosten je Zug-km (in Fr.)	27.46	27.24	-0.22
Erlös je Zug-km (in Fr.)	9.26	8.75	-0.51
Ergebnis je Zug-km (in Fr.)	-18.20	-18.49	-0.29

Diese Kalkulation stützt sich auf die durch das Bundesrecht vorgeschriebene Abgeltungsrechnung (Art. 49 ff. Eisenbahngesetz; Bundesverordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz, Abgeltungsverordnung, ADFV). Der erhöhte Einsatz des Rollmaterials wirkt sich nicht unmittelbar auf die Kostensätze aus. Diese werden in zeitlichen Abständen neu berechnet, wobei eine höhere Produktivität des Fahrzeugparks die Kostensätze für das ganze System senkt. Die Lokomotivführerkosten werden aufgrund der Fahrzeit und der gesamten durch den Fahrplan bedingten Wendezeit berechnet. Folglich schlagen die Kosten für die Lo-



komotivführer unabhängig davon zu Buche, ob der Zug fährt oder stillsteht. Für zusätzliche Fahrleistungen werden hingegen auf jeden Fall die Infrastruktur-Benützungsgebühr und die Energiekosten (Fr. 5.85 pro km für einen DPZ) in Rechnung gestellt.

Die Kostenunterdeckung der S-Bahn Zürich von gegenwärtig 195 Mio. Franken wird vom Zürcher Verkehrsverbund und vom Bund gemäss Art. 49ff. Eisenbahngesetz auf der Grundlage der Abgeltungsrechnung refinanziert. Ab Fahrplanwechsel 1998 beträgt der Anteil des Bundes 57%, derjenige des Verkehrsverbundes 43%. Die Stadt Zürich trägt, gestützt auf § 26 Abs. 2 und 27 Personenverkehrsgesetz (PVG), über ihren Gemeindeanteil an der Kostenunterdeckung des Verkehrsverbundes, indirekt die Kosten mit.

### **3.4 Stillstandszeiten an den Endhaltestellen**

Stillstandszeiten der S-Bahn-Züge an den Endhaltestellen sind weder im regulären Fahrplan noch im Randstundenfahrplan gänzlich zu vermeiden, wenn die Qualitätsmerkmale des Taktfahrplans - regelmässige Taktfolge und Anschlüsse - erhalten werden sollen. Ein einseitig nach betrieblichen und kostenmässigen Kriterien optimierter Fahrplan würde zwangsläufig das Taktsystem und damit die Angebotsqualität in Frage stellen. Gegenwärtig werden Massnahmen geprüft, um Fahrzeugumläufe zu optimieren, ohne den Taktfahrplan anzutasten. In den Anfragen und der Interpellation wird die Forderung gestellt, Stillstandszeiten zu benützen, um die Linien zu verlängern. Dieser Forderung kann nur unter der Voraussetzung Folge geleistet werden, dass die zusätzliche Nachfrage die Grenzkosten rechtfertigt. Zusätzliche Fahrleistungen ohne ausreichende Nachfrage erhöhen die Wirkung nicht.

### **3.5 Rollmaterialeinsatz**

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 187/1997 ausführlich zur Rollmaterialpolitik der S-Bahn Zürich Stellung genommen. Auf Linien mit grosser Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten wirkt sich ein gemischter Rollmaterialeinsatz - Einsatz von Doppelstock-Pendelzügen (DPZ) in den Hauptverkehrszeiten, von kleineren Fahrzeugen in den nachfrageschwachen Verkehrszeiten - dann

kontraproduktiv aus, wenn ein solches Einsatzkonzept insgesamt einen grösseren Fahrzeugpark erfordert. In diesem Fall wird die Produktivität des Rollmaterials gesenkt, und die Fixkosten steigen. Daran würde auch der Einsatz von sogenannten Low-Cost-Fahrzeugen grundsätzlich nichts ändern. Hinzu kommen betriebliche Auswirkungen (Überführungen, Rangiervorgänge).

Prüfenswert ist die Möglichkeit, in den nachfrageschwachen Verkehrszeiten Busse statt die S-Bahn einzusetzen. Diese Stossrichtung ist ebenfalls Bestandteil des Randstundenkonzepts. In ländlichen Regionen weisen die S-Bahn-Linien in den Randstunden teilweise Passagierzahlen auf, die - zu wesentlich geringeren Kosten - mit Bussen bewältigt werden könnten. In den Randzeiten stehen genügend Fahrzeuge zur Verfügung; Anschaffungen erübrigen sich. Erfahrungen zeigen, dass eine Umstellung auf Busbetrieb gerade in Randstunden auch für die Fahrgäste vorteilhaft sein kann: In der Regel können die Ortschaften mit Bussen besser erschlossen werden als mit der Bahn; der Weg von und zur Haltestelle wird kürzer. Positiv ist auch der Einfluss auf das Sicherheitsempfinden. Gegenwärtig wird geprüft, ob allfällige nachteilige Auswirkungen auf die Fahrzeiten dadurch kompensiert werden können, dass die Busse auf Verlangen auch auf der Strecke anhalten. Der Regierungsrat und der Verkehrsverbund setzen sich klar für die Erhaltung der Bahnlinien in ländlichen Gebieten ein. Die Verbesserung des Linienergebnisses durch eine Busbedienung in den Randstunden bedeutet letztlich eine Stärkung der betreffenden Linien.

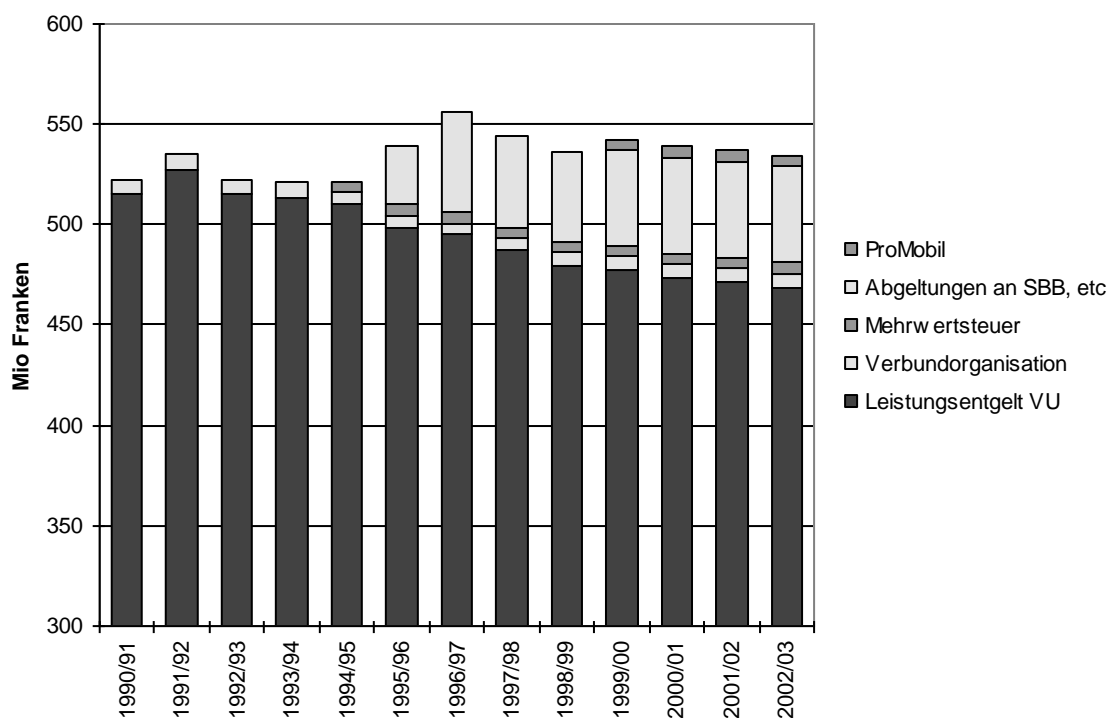
#### **4. Massnahmen zur Verbesserung der Wirksamkeit auf dem übrigen Netz des Verkehrsverbundes**

Auch auf dem übrigen Netz des Verkehrsverbundes werden im Rahmen des „Programm Effektivität“ Leistungen im Umfang von 13 Mio. Franken auf ihre Wirksamkeit überprüft und, soweit realisierbar, für Angebotsverbesserungen reinvestiert. Im übrigen werden die Orts- und Regionallinien auf den neuen S-Bahn-Fahrplan angepasst. Resultate werden ebenfalls im Verlauf des Frühjahrs vorliegen und den regionalen Verkehrskonferenzen zur Stellungnahme unterbreitet.

#### **5. Langfristige finanzielle Entwicklung des Verkehrsverbundes**

Die Finanzierbarkeit der Angebotsverbesserungen im Rahmen der 2. Teilergänzung wird nicht nur durch das Randstundenkonzept sichergestellt, sondern ist Ergebnis einer Vielzahl unternehmerischer Anstrengungen. Der Verkehrsverbund und die Verkehrsunternehmen haben in den vergangenen Jahren dank grosser Anstrengungen die Effizienz laufend verbessert, mit dem Ergebnis, dass die Kostenunterdeckung trotz Mehrleistungen und externen Effekten (Zusatzaufwendungen im Zusammenhang mit der Revision des Eisenbahngesetzes, Mehrwertsteuer usw.) stabilisiert werden konnte. Das Leistungsentgelt an die Zürcher Verkehrsunternehmen ist seit der Fahrplanperiode 1992/93 rückläufig: Berechnet auf dem Preisstand 1990 ist das Leistungsentgelt an die Zürcher Verkehrsunternehmen von 527 Mio. Franken in der Fahrplanperiode 1991/92 bis zur Fahrplanperiode 1996/97 auf 495 Mio. gesunken.

Entwicklung Aufwand real (Preise 1990)



Diese Entwicklung ist auch für die Zukunft in der Finanzplanung des Verkehrsverbundes vorgezeichnet und in den letztjährigen Grundsätzen des Kantonsrates festgeschrieben. Gemäss dem aktuellen Stand der Finanzplanung wird das Leistungsentgelt an die Zürcher Verkehrsunternehmen bis zum Fahrplanjahr 2002/2003 auf 469 Mio. Franken (Preisstand 1990) zurückgehen. Der Verkehrsverbund steht auch

mit den SBB in Verhandlungen, mit dem Ziel, das vorhandene Sparpotential im S-Bahn-System auszuschöpfen.

## **6. Zweckmässigkeit einer Verbundorganisation**

1995 ist der Stellenbestand des Verkehrsverbundes im Zuge einer Reorganisation von 36 auf 29 Stellen gesenkt worden. Die Reorganisation hatte zum Ziel, frühere Doppelspurigkeiten zwischen Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen auszuräumen. Die seither gemachten Erfahrungen sind positiv. Der Verkehrsverbund und die Verkehrsunternehmen verfügen über eine ausreichende Zahl sehr gut qualifizierter Verkehrsplaner. Um die unternehmerische Steuerung des Verkehrssystems sicherzustellen, reicht indessen die Beschäftigung von Verkehrsfachleuten allein nicht aus.

Eine wirksame strategische Planung, Kontrolle und Steuerung der Marketing-Aktivitäten, der Finanzierung und Refinanzierung sowie der Bereitstellung der Führungsinformationen erfordert zusätzliche Kompetenzen. Es ist verfehlt anzunehmen, dass ein dichtes Verkehrssystem, wie es im Kanton Zürich besteht, allein auf der Basis von tariflichen Vereinbarungen koordiniert werden könnte. Diese Betrachtung übersieht die Notwendigkeit der Weiterentwicklung und Vermarktung des Angebots aus einer überbetrieblichen Optik sowie einer straffen finanziellen Steuerung (der Bruttoaufwand des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs, S-Bahn eingerechnet, beträgt rund 1 Milliarde Franken pro Jahr). Es ist ausgeschlossen, dass ein Subventions- und Planungsamt diese Funktionen effizienter und effektiver wahrnehmen könnte als eine im Sinne einer Holding operierende Verbundorganisation. Angesichts der erzielten Wirkung ist der Aufwand der Verbundorganisation gerechtfertigt.

Die Kosten und Leistungen von Geschäftsbereichen von der Dimension des Verkehrsverbundes werden durch den Regierungsrat im Rahmen seiner Mittelfrist- und Budgetplanung immer wieder kritisch überprüft. Aufgrund der guten leistungsmässigen und finanziellen Ergebnisse - hohe Kundenzufriedenheit, wirksames Kostenmanagement - besitzt der Verkehrsverbund Vorbildcharakter für die laufenden Reorganisationsprojekte des Kantons. Diese Einschätzung wird durch die Verkehrskommission und die Finanzkommission des Kantonsrates weitgehend geteilt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**