

Sitzung vom 22. September 2021

1049. Anfrage (ÖV-Reduktion des Angebotes im rechten Limmattal und verunsichernde Informationen der VBZ an die Bevölkerung mittels Flyer)

Die Kantonsräte Yiea Wey Te, Unterengstringen, André Bender, Oberengstringen, und Pierre Dalcher, Schlieren, haben am 7. Juni 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Die bestehende Qualität des Angebots des öffentlichen Verkehrs wird durch Anpassungen in den Fahrplänen sichergestellt. Damit soll erreicht werden, dass die Fahrgäste weiterhin pünktlich und zuverlässig im ZVV reisen können. Das Fahrplanverfahren sah eine öffentliche Auflage der Fahrpläne vor, welche von 8. bis 28. März 2021 stattfand. Dadurch wurde die wichtige und zwingende öffentliche Mitwirkung ermöglicht. Die eingegangenen Begehren aus den Gemeinden und der Bevölkerung wurden Anfang Mai 2021 bearbeitet und in den entsprechenden Gremien des RVK besprochen. Die eingegangenen Rückmeldungen der RVK-Delegierten wurden konsolidiert. Am 1. Juni 2021 sollte, gemäss Zeitplan des RVK, eine zweite Eingabe der Konzepte beim ZVV folgen. Der definitive Entscheid des Verkehrsrates über den Fahrplan ist auf Juli 2021 terminiert. Die 30-tägige Rekursauflage der Gemeinden erfolgt ab 24. August 2021.

Anlässlich dieser öffentlichen Auflage wurde unter anderem ersichtlich, dass für die Gemeinde Weiningen mit den geplanten Fahrplananpassungen ein wesentlicher Nachteil resultieren würde. Im neuen Fahrplan ist vorgesehen, dass der Direktbusanschluss zwischen Weiningen und Altstetten aufgehoben wird. Die Fahrgäste würden neu damit gezwungen umzusteigen. Ausserdem würden die geplanten Anpassungen der Abfahrtszeiten der verschiedenen Busse Richtung Weiningen dazu führen, dass die Schülerinnen und Schüler der Oberstufenschule Weiningen den öffentlichen Verkehr in Zukunft nur noch beschränkt benützen können.

Mitten während des Verfahrens (Anfangs Mai 2021) und vor dem Entscheid des Verkehrsrates wurde die Bevölkerung seitens VBZ über die mutmasslichen Fahrplanänderungen per Flyer informiert. Das Vorgehen der VBZ vermittelte den Anschein, dass es sich hier um den definitiven Fahrplan und nicht um einen Entwurf handelt. Aus diesem Grund sorgte das Vorgehen in verschiedensten Kreisen für Unmut.

Wir ersuchen den Regierungsrat um Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Aus der öffentlichen Auflage des neuen Fahrplans im Limmattal ist auf der rechten Seite der Limmat ein markanter Leistungsabbau ersichtlich. Unter dem Aspekt der Verdichtung im Limmattal sollte es sicherlich nicht zu ÖV-Reduktionen des Angebotes kommen. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu?
2. Die Zürcherstrasse, welche sich von Frankental über Oberengstringen, Unterengstringen bis nach Weiningen erstreckt, verfügt über genügend Breite für eine Tramlinie. Ist in absehbarer Zeit eine nachhaltige ÖV-Erweiterung auf der rechten Limmatseite mittels Verlängerung der Tramlinie 13 denkbar?
3. Was kann der Regierungsrat zur Verbesserung der Kommunikation in Sachen öffentliche Dienstleistungen und Bereiche beitragen?
4. Welche Massnahmen könnte der Regierungsrat in Zukunft ergreifen, um insbesondere Vorinformationen über noch nicht festgesetzte Änderungen und Massnahmen für die Bevölkerung klarer und transparenter zu gestalten, damit zukünftig Verunsicherungen in der Bevölkerung verhindert werden können?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Yiea Wey Te, Unterengstringen, André Bender, Oberengstringen, und Pierre Dachler, Schlieren, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben 2015 im Hinblick auf die Ende 2022 geplante Betriebsaufnahme der Limmattalbahn zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach AG mit der Planung des zukünftigen Busangebots im Limmattal begonnen. Sie berücksichtigen dabei die viertelstündlich verkehrende Limmattalbahn sowie die verbesserten Anschlussmöglichkeiten auf die Ende 2018 in Betrieb genommene 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Dank der Überlagerung der halbstündlich verkehrenden S-Bahnen S11 (Aarau–Dietikon–Zürich HB–Winterthur–Seuzach/Wila) und S12 (Brugg–Dietikon–Zürich HB–Winterthur–Schaffhausen/Wil) kann an den Bahnhöfen Killwangen-Spreitenbach AG, Dietikon und Schlieren viertelstündlich von und zur S-Bahn umgestiegen werden.

In der Studie «Teilstrategie Limmattal 2030» haben die VBZ unter Einbezug der betroffenen Standortgemeinden sowie des Kantons Aargau das Angebot für den Zeithorizont 2030 auf der Grundlage einer vorgängigen Schwachstellenanalyse und der für diesen Horizont erwarteten Nachfrage entwickelt. Das bestehende Angebot hat verschiedene Erschliessungsdefizite und in den Spitzenzeiten zu geringe Transportkapazitäten. Zudem verkehren die Busse wegen des in den Spitzenstunden überlasteten Verkehrsnetzes im Limmattal zunehmend unzuverlässiger, was wiederum zu Anschlussbrüchen vom und zum übergeordneten S-Bahn-Netz führt. Die neuen Busangebote sollen für die Fahrgäste einfach und klar lesbar sein sowie zusätzliche Kapazitäten schaffen. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit sollen anstelle der heutigen langen und verspätungsanfälligen Buslinie 304 (Dietikon, Bahnhof–Geroldswil–Weinigen–Unterengstringen–Oberengstringen–Zürich, Bahnhof Altstetten Nord) kürzere, in dichterem Takt verkehrende Buslinien quer zur Achse des Limmattals zu den Bahnhöfen Dietikon, Schlieren und Zürich-Altstetten geschaffen werden. An diesen kann rasch und zuverlässig auf die im 15-Minuten-Takt verkehrende S-Bahn umgestiegen werden. Insgesamt wird damit das Verkehrsangebot im Limmattal zu einem für die Fahrgäste attraktiven und zuverlässigen Angebot ausgebaut. In der Ende 2017 durchgeführten abschliessenden Vernehmlassung haben denn auch alle in der Arbeitsgruppe vertretenen Gemeinden sowie der Kanton Aargau das vorgesehene Angebotskonzept grundsätzlich gestützt.

Mit dem im März 2021 veröffentlichten Verbundfahrplan für die Jahre 2022 und 2023 erfolgt – abgestimmt auf die Inbetriebnahme der 2. Etappe der Limmattalbahn – ein erster Umsetzungsschritt des neuen Angebotskonzepts. Die vier Begehren zum rechts der Limmat geplanten Angebot, die an der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Limmattal vom Mai 2021 behandelt wurden, hat die RVK allesamt abgelehnt.

Zu Frage 2:

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat in den Jahren 2010–2012 die Potenziale verschiedener zukünftiger Stadtbahnkorridore im Kanton Zürich untersucht. Diese Abklärungen dienten als Grundlage für die seither vom Kantonsrat beschlossenen Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie). Die Verlängerung der Linie 13 rechts der Limmat wurde wegen der geringen Nachfrage und des damit verbundenen ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht priorisiert.

Der Regierungsrat hat sich am 26. September 2012 im Rahmen der Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 157/2012 betreffend Limmattalbahn Ja, aber für das ganze Limmattal eingehend zur verkehrlichen Situation im Limmattal geäußert (RRB Nr. 996/2012) und festgehalten, dass der Korridor ab Frankental bis nach Weiningen auch im Falle ausgeschöpfter Baulandreserven noch nicht als geeignet beurteilt würde. Er kam zum Schluss, dass die Gemeinden rechts der Limmat auch zukünftig noch mit Bussen erschlossen werden können. Das Postulat KR-Nr. 157/2012 wurde in der Folge am 12. November 2012 zurückgezogen. Der Regierungsrat sieht weiterhin keinen wirtschaftlich vertretbaren Bedarf zur Verlängerung der Tramlinie 13 ins Limmattal. Auch in den Stossrichtungen der zuletzt vom Kantonsrat verabschiedeten ZVV-Strategie für die Jahre 2022–2025 (Beschluss vom 10. Februar 2020, Vorlage 5558b) ist die Verlängerung dieser Tramlinie nicht enthalten.

Zu Fragen 3 und 4:

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich wird gemäss § 19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (LS 740.1) in einem besonderen Fahrplanverfahren unter Mitwirkung der Gemeinden, der RVK und der Transportunternehmen festgelegt. Das Verfahren ist im Einzelnen in der Fahrplanverfahrensverordnung vom 15. Oktober 1997 (FVV, LS 740.35) geregelt. Demgemäss wird das Fahrplanverfahren durch den ZVV eingeleitet, überwacht und koordiniert, während die Leitung und Durchführung den sogenannten marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) in genau bezeichneten Marktgebieten obliegt (vgl. §§ 5 und 6 FVV). Die MVU sind demnach auch für den rechtzeitigen Einbezug der RVK in die Planungen und Verfahren zuständig (vgl. § 5 Abs. 3 FVV). Mit diesem gesetzlich geregelten Verfahren ist sichergestellt, dass die direkt betroffenen Anspruchsgruppen, namentlich die Gemeinden, aber auch die Einwohnerinnen und Einwohner, rechtzeitig und angemessen über geplante Änderungen des Verkehrsangebots informiert sind und ihre Interessen wirksam einbringen können. Dem Regierungsrat sind diesbezüglich aus den letzten Jahren keine Beanstandungen bekannt.

Die VBZ sind als MVU für das Zürcher Limmattal und damit für die Information über dort geplante Angebotsänderungen zuständig. Vom 7. bis 10. Mai 2021 haben die VBZ im Sinne einer unterstützenden kommunikativen Massnahme im Fahrplanverfahren einen Flyer zum neuen Buskonzept im Limmattal an verschiedene Haushalte verteilen lassen. Ursprünglich war die Sitzung der RVK Limmattal auf den 6. Mai 2021 angesetzt. Aufgrund der Coronapandemie wurde aber auf eine physische

Durchführung verzichtet und die Stellungnahmen der Mitglieder erfolgten auf dem Schriftweg bis zum 12. Mai 2021. Dass die Flyer damit noch vor dem Beschluss der RVK verteilt wurden und im Flyer überdies nicht auf das laufende Verfahren und die noch ausstehenden Entscheide der RVK und des Verkehrsrates hingewiesen wurde, ist auch aus Sicht des Regierungsrates unglücklich. Letztlich liegt die Kommunikation aber in der Zuständigkeit und Verantwortung der MVU.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli