

Sitzung vom 14. September 2016

**860. Anfrage (Früh- und Spätkurse in der Region Winterthur Land)**

Kantonsrätin Theres Agosti Monn, Turbenthal, sowie die Kantonsräte Markus Schaaf, Zell, und Christoph Ziegler, Elgg, haben am 23. Mai 2016 folgende Anfrage eingereicht:

Die Erschliessung der Gemeinden Zell, Turbenthal und Elgg ist mit Halbstunden- und Hinkelhalbstundentakt tagsüber für den Berufs- und Freizeitverkehr gewährleistet. Bei den Früh- und Spätkursen fehlen jedoch wichtige Verbindungen. Dadurch können Arbeitnehmende, deren Arbeit in Zürich um Viertel vor sieben oder früher beginnt, nicht den öffentlichen Verkehr benutzen. Ebenso müssen sich Flugpassagiere für Flüge vor halb acht Uhr mit Taxi oder Auto behelfen. Abends fehlt der Taktfahrplan für die Rückreise von Zürich nach Arbeitsschluss für Schichtarbeitende, nach Weiterbildungen und nach kulturellen Veranstaltungen.

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

1. Gemäss Zürcher Oberländer vom 19. Januar 2016 hat die Gemeinde Zell in den Jahren 2013 und 2015 Rekurse gegen die Nichteinführung der Züge ab Bauma 05.04 Uhr nach Winterthur und ab Winterthur 00.52 Uhr nach Bauma eingelegt. Beide Male wurde der Rekurs abgelehnt. Mit welcher Begründung?
2. Tagsüber besteht jeweils eine Verbindung Winterthur ab .15 Uhr nach Elgg und .26 Uhr nach Bauma. Um 23.15 Uhr fehlt diese Verbindung nach Elgg und um 23.26 Uhr fehlt diese Verbindung nach Bauma. Mit welcher Begründung? Gedenkt der Regierungsrat, sich für diese beiden fehlenden Züge einzusetzen?
3. Für die S35 wurde im Dezember 2015 neu der Hinketakt eingeführt. Dies hat verschiedene negative Auswirkungen: Die Anschlüsse von und nach Zürich sind bereits bei geringfügigen Verspätungen – die bekanntlich häufig vorkommen – nicht gewährleistet. Der Fahrplan ist nicht mehr gut lesbar und es ergeben sich Schwierigkeiten für die Busanschlüsse von Elgg nach Schlatt. Wann gedenkt der ZVV diesen «fahrplanerischen Rückschritt» wieder zu beheben?
4. Die erste S29 Winterthur–Stein am Rhein erreicht Winterthur um 05.48 Uhr, die letzte verlässt es um 0.12 Uhr. Der Kostendeckungsgrad beträgt 40,3%. Die erste S35 Winterthur–Wil SG kommt in Winterthur um 05.45 Uhr an, die letzte verlässt es um 0.48 Uhr. Der Kostende-

ckungsgrad beträgt 51,9%. Die erste S30 Winterthur–Weinfeldern erreicht Winterthur um 05.12 Uhr, die letzte verlässt es um 0.45 Uhr. Der Kostendeckungsgrad beträgt 41,4%. Der Kostendeckungsgrad der S26 beträgt 44%. Von den zwischen 06.16 Uhr und 08.16 Uhr in Winterthur ankommenden Zügen weisen alle eine hohe Auslastung, zwei Züge sogar eine sehr hohe Auslastung auf. Gedenkt der Regierungsrat, sich beim ZVV für die von der regionalen Verkehrskonferenz Winterthur geforderten zusätzlichen beiden Züge der S26 (Bauma 05.04 Uhr nach Winterthur, Winterthur 00.52 Uhr nach Bauma) einzusetzen? Falls nein, warum nicht?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Theres Agosti Monn, Turbenthal, Markus Schaaf, Zell, und Christoph Ziegler, Elgg, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Rekursentscheide des Regierungsrates sind grundsätzlich nicht öffentlich (vgl. RRB Nr. 1981/2009). Dies gilt auch für Rekurse betreffend den Verbundfahrplan. Ausgewählte Entscheide werden jedoch in anonymisierter Form durch die Staatskanzlei veröffentlicht, insbesondere wenn sie grundsätzliche rechtliche Überlegungen oder Leitsätze enthalten. 2014 hat die Staatskanzlei in diesem Sinne einen Rekursentscheid des Regierungsrates betreffend Verbundfahrplan, Grundversorgung und Betriebszeiten veröffentlicht ([www.zhentscheide.zh.ch](http://www.zhentscheide.zh.ch); RRB Nr. 162/2014).

Der veröffentlichte Rekursentscheid befasst sich im Wesentlichen mit Verbindungen, die ausserhalb der Betriebszeiten liegen. Er stützt sich dabei hauptsächlich auf die §§ 18–20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) und verschiedene Bestimmungen der Angebotsverordnung (LS 740.3).

Gemäss § 8 Angebotsverordnung dauert die Betriebszeit von 6 bis 24 Uhr. Sie kann auf einzelnen Linien unter bestimmten Umständen verlängert oder verkürzt werden.

Dem 2014 veröffentlichten Entscheid kann unter anderem Folgendes entnommen werden: Der erste Zug der S26 verlässt Winterthur in Richtung Bauma um 5.26 Uhr, der erste Zug in der Gegenrichtung verlässt Bauma um 5.40 Uhr. Anschliessend verkehren die Züge in einem ungefähren Halbstundentakt. Der letzte Zug verlässt Winterthur um 23.52 Uhr und erreicht Bauma um 0.24 Uhr, der letzte Zug in Gegenrichtung verlässt Bauma um 23.48 Uhr und erreicht Winterthur um 0.23 Uhr. Damit sind sowohl die Betriebszeiten eingehalten als auch die gesetzlichen An-

forderungen an die Grundversorgung erfüllt. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten der S26 über die gesetzlichen Vorgaben hinaus ist weder politisch noch betrieblich als vordringlich einzustufen. Der angefochtene Entscheid entspricht sowohl dem Gesetzeszweck, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen, als auch den vom Kantonsrat vorgegebenen Zielen und Stossrichtungen für die nächsten Jahre. Er erweist sich somit als recht- und verhältnismässig. Der Rekurs wurde demzufolge abgewiesen.

Dem Rekurs der Gemeinde Zell von 2015 lag ein inhaltlich analoger Sachverhalt zugrunde, weshalb der Rekurs ebenfalls abgewiesen wurde.

Zu Frage 2:

Ab Winterthur verkehren verschiedene Regionallinien der S-Bahn in unterschiedliche Richtungen. Mit den 2. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wurde 1999 der Halbstundentakt auf der S26 bis Bauma umgesetzt. Die 3. Teilergänzungen brachten zwischen 2005 und 2007 auf den Linien S30 zusammen mit der S8 (Richtung Weinfelden), S33 (Richtung Schaffhausen), S35 (Richtung Wil SG) sowie S41 (Richtung Bülach) den Halbstundentakt. Dabei handelt es sich um partielle Halbstundentakte, d. h. mit Ausdünnungen zum Stundentakt in den Randzeiten und an den Wochenenden, wie dies in der Angebotsverordnung vorgesehen ist. Im Rahmen der ZVV-Fahrplanverfahren wurde der Halbstundentakt auf diesen Linien in den letzten Jahren etappenweise ausgedehnt. Auf den Linien S26, S30 (zusammen mit der S8), S35 und S41 verkehren die Züge gegenwärtig bis ungefähr 23 Uhr im Halbstundentakt. Danach fahren die Züge stündlich. Mit Ausnahme der Linien S29 (Richtung Stein am Rhein) und S33 wird somit auf sämtlichen Regionallinien ab Winterthur das gleiche Angebot gewährt. Auf der S33 wird wegen der deutlich stärkeren Nachfrage bereits heute ein integraler Halbstundentakt angeboten. Auf der S29 verkehren die Züge wegen der deutlich geringeren Nachfrage und Einschränkungen der Infrastruktur zurzeit nur von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt. Dank Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wird der Halbstundentakt auf der S29 ab Dezember 2018 erweitert.

Eine Schliessung der Lücke des Halbstundentakts nach 23 Uhr auf der S26 und S35 hätte im Rahmen eines ordentlichen Fahrplanverfahrens durch den Verkehrsrat zu erfolgen. Sie ist unter anderem von den verfügbaren finanziellen Mitteln, den weiteren Ausbaubegehren und den Vorgaben des Kantonsrates abhängig. Gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 15. Februar 2016 betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif wird das Angebot in den Fahrplanjahren 2018–2021

dort angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist (Vorlage 5213a). Es ist nicht Sache des Regierungsrates, vorgängig zu beurteilen, ob alle Voraussetzungen erfüllt sind.

Zu Frage 3:

Beim Hinketakt der S35 handelt es sich um eine notwendige Fahrplananpassung für drei Jahre. Die Ursache liegt im Ausbau des Fernverkehrsangebots zwischen Zürich und St. Gallen auf drei Verbindungen pro Stunde ab Dezember 2015. Mit der Umsetzung der dritten Etappe der 4. Teilergänzungen wird es ab Dezember 2018 im Korridor Winterthur–Wil SG wieder möglich sein, die S-Bahnen im genauen Halbstundentakt fahren zu lassen. Die stündlich verkehrenden S12 und S35 werden im Korridor Winterthur–Wil SG zusammen einen genauen Halbstundentakt bilden. Die S12 bietet dann neu stündliche Direktverbindungen aus dem Eulachtal via Zürich Stadelhofen nach Zürich HB. Aufgrund eines weiteren Ausbaus des Fernverkehrsangebots zwischen Zürich und St. Gallen von drei auf vier Verbindungen pro Stunde und Richtung bleibt der Spielraum bei der Fahrplangestaltung äusserst gering. Die Umsteigezeit zwischen der S35 und der S12 in Winterthur wird darum auch im Fahrplan 2019 mit drei Minuten knapp bemessen bleiben. Die Buslinie 680 wird im Zusammenhang mit den Angebotsanpassungen im Dezember 2018 ebenfalls an die neuen Gegebenheiten in Winterthur und im Eulachtal angepasst.

Zu Frage 4:

Das Verbundangebot wird vom Verkehrsrat in einem besonderen Fahrplanverfahren unter Mitwirkung der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmen festgesetzt (§ 19 PVG). Bei Streitigkeiten über die Ausgestaltung der Grundversorgung und der Festlegung des übrigen Verbundangebots steht den Gemeinden das Rekursrecht an den Regierungsrat zu (§ 29 PVG). Aufgrund dieser Zuständigkeiten und der in der Beantwortung der Fragen 1 und 2 dargelegten Erwägungen ist es nicht angezeigt, dass der Regierungsrat vorgängig auf das Fahrplanverfahren einwirkt.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**