

DRINGLICHE INTERPELLATION von Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang)

betreffend Randstundenkonzept beim Öffentlichen Verkehr

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, sodass 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, resp. der Umsteigeverkehr unter den S-Bahnen, nicht mehr gewährleistet sein? Welche Buslinien-Fahrpläne müssen auf den Randstundenfahrplan 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 unmöglichen 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 Knonauer-Amt 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 verloren geht 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-Bahnkompositionen welche unproduktive 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. 4 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?

Astrid Kugler
Barbara Hunziker Wanner

S. Rihs
G. Petri
S. Kamm
H.P. Amstutz
D. Schloeth
A. Schaller
Th. Müller

H. Müller
Dr. U. Talib-Benz
Dr. M. Büsser-Beer
B. Gschwind
H. Schmid
E. Hollenstein
P. Reinhard

F. Müller
T. Baggenstos
E. Zumbrunn
Th. Büchi
M. Ott
A. Weil
N. Bolleter-Malcom

G. Fischer
W. Spieler
Dr. Th. Huonker
H. Attenhofer
P. Vonlanthen
P. Stirnemann

Dr. R. Aeschbacher
Dr. Ch. Spillmann
M. Speerli Stöckli
R. Bapst
J. Vogel
R. Ziegler-Leuzinger

H. Fahrni
E. Lalli
Dr. R. Gurny Cassee
M. Bornhauser
D. Jaun
D. Vischer