

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 106/2017

Sitzung vom 28. Juni 2017

### **588. Anfrage (LÜ16 beim ZVV: S11 nur zu Hauptverkehrszeiten vom Tösstal nach Zürich)**

Kantonsrat Manuel Sahli, Winterthur, Kantonsrätin Theres Agosti Monn, Turbenthal, und Kantonsrat Markus Schaaf, Zell, haben am 10. April 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Während des Fahrplanverfahrens für die neue Fahrplanperiode 2017–2019 wurden diverse unerwartete Angebotsänderungen bekannt. Konkret beklagten sich beispielsweise bereits der Flughafen Zürich sowie die Einwohner der Gemeinde Dägerlen über schlechtere Verbindungen. Ausserdem soll die S11 im Tösstal nur zu Hauptverkehrszeiten von Wila direkt nach Zürich verkehren.

Im Falle der S11 wendet diese während der übrigen Zeit beim Bahnhof Sennhof-Kyburg an der Winterthurer Gemeindegrenze und steht dort während 47 Minuten still. Begründet wird dies vom ZVV gegenüber dem Landboten (Artikel «Die S11 vom Tösstal nach Zürich kommt nicht wie erwartet» vom 22. März 2017) mit Sparmassnahmen im Rahmen von LÜ16.

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

1. In der Netzgrafik von Juli 2009 war die S11 zwischen Winterthur-Seen und Wila als ganztägiger Stundentakt eingezeichnet. In der Netzgrafik von Dezember 2016 erscheint die Linie nur noch als Stundentakt in den Hauptverkehrszeiten. Wie hoch ist das Sparpotenzial dieser Massnahme insgesamt?
2. Wie hoch sind die «Standkosten» für einen Zug, der während Dreiviertelstunden nicht verkehrt, im Vergleich zu einem mit zahlenden Passagieren verkehrenden Zug?
3. Wo wurden im Kanton Zürich im Rahmen von LÜ16 überall noch Massnahmen gestrichen? Wir bitten um eine Auflistung aller durchgeführten und geplanten Sparmassnahmen und der damit geplanten bzw. erreichten Einsparungen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Manuel Sahli, Winterthur, Theres Agosti Monn, Turbenthal, und Markus Schaaf, Zell, wird wie folgt beantwortet:

Mit der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wird insbesondere das Angebot in Winterthur und Umgebung ausgebaut. Von diesem Ausbau profitiert auch das Tösstal. Ab Dezember 2018 wird die S26 neu in einem genauen Halbstundentakt verkehren und zudem zwischen Bauma und Rüti neu halbstündlich statt wie bisher stündlich fahren. Ferner werden die Betriebszeiten morgens und abends ausgedehnt. Das Angebot der S26 wird durch die S11 ergänzt. Diese S-Bahn-Linie verkehrt stündlich bis Sennhof-Kyburg und ersetzt im Abschnitt Winterthur–Winterthur Seen die S12. In den Hauptverkehrszeiten wird die S11 nach Wila verlängert. Insgesamt werden im Tösstal im Rahmen der 4. Teilergänzungen und der teilweise abgeschlossenen Bahnstationsmodernisierungen rund 130 Mio. Franken in die Bahninfrastruktur investiert. Neben den Angebotsverbesserungen profitieren die Fahrgäste somit auch von einer moderneren Infrastruktur.

Zu Frage 1:

Der Fahrplan der S11 im Tösstal steht nicht im direkten Zusammenhang mit den Sparmassnahmen im Rahmen der Leistungsüberprüfung 2016 (LÜ16). Er ist vielmehr das Ergebnis des ordentlichen Fahrplanverfahrens 2018/2019. Im Rahmen der ZVV-Fahrplanverfahren werden jeweils das Gesamtangebot geprüft und die genauen Betriebszeiten definiert. Im Tösstal stellt die S26 die Grundversorgung dar. Die S11 ergänzt dieses Angebot und dient vor allem der Entlastung der S26 in den Stosszeiten. Laut neusten Nachfragezahlen der SBB steigen im Abschnitt Kollbrunn–Wila ausserhalb der Stosszeiten (Montag bis Freitag zwischen 10 und 15 Uhr) durchschnittlich rund 35–50 Personen in einen Zug Richtung Winterthur bzw. 25–50 Personen aus einem Zug von Winterthur. Aufgrund des geringen Nachfragepotenzials auf der S26 ausserhalb der Stosszeiten lässt sich eine zusätzliche Erschliessung durch die S11 nicht rechtfertigen.

Diese Folgerung ergibt sich unabhängig von LÜ16. Es kann somit auch nicht von einem Sparpotenzial gesprochen werden, weil ein durchgehendes Angebot der S11 (Montag bis Freitag) schon aufgrund des ordentlichen Fahrplanverfahrens nicht umgesetzt wird. Die Mehrkosten würden gemäss Berechnungen der SBB jährlich Fr. 354 000 betragen. Würde die S11 auch am Wochenende verkehren, wäre dies mit jährlichen Mehrkosten von rund Fr. 760 000 verbunden. Das liesse sich schon aufgrund des

geringen Nachfragepotenzials nicht rechtfertigen, umso weniger, als der Kantonsrat mit Beschluss vom 15. Februar 2016 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr festgehalten hat, dass eine weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads angestrebt wird (Vorlage 5213a).

Zu Frage 2:

Aus Sicht der Nachfrage würde Winterthur Seen den logischen Wendepunkt für die S11 darstellen. Aus betrieblichen Gründen müssen die Züge jedoch bis Sennhof-Kyburg fahren. Dabei fallen keine sogenannten «Standkosten» an. Die Kosten für Rollmaterial-Abschreibung, Zinsen und Lokpersonalkosten sind identisch, unabhängig davon, ob die S11 nach Sennhof-Kyburg oder Wila verkehrt. Die Mehrkosten gemäss Frage 1 fallen aufgrund der Gebühren für die Benutzung der Infrastruktur und der höheren Instandhaltungskosten für das Rollmaterial an.

Zu Frage 3:

Die Massnahmen zur Leistungsüberprüfung 2016 sind in den RRB Nrn. 236/2016 und 316/2016 aufgeführt. Die Massnahmen betreffend den öffentlichen Verkehr sind in RRB Nr. 236/2016 unter F6 aufgeführt. Neben einer hälftigen Beteiligung der Gemeinden an den kantonalen Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes, der Einführung eines Schiffszuschlags, Kostensenkungen und Ertragssteigerungen bei den Verkehrsunternehmen sowie der Senkung der Einlagen in den Verkehrsfonds ist laut Massnahme F6.3 das geplante Angebot im ZVV 2018 und 2019 um je 4 Mio. Franken zu vermindern. Da sich der Auftrag auf das geplante Angebot bezieht und die Begehren der Gemeinden, Regionalen Verkehrskonferenzen und Transportunternehmen im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens die jeweils zur Verfügung stehenden Mittel ohnehin bei Weitem übertreffen, können viele Begehren auch unabhängig von Sparmassnahmen nicht umgesetzt werden. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung aller Begehren aus verschiedenen Blickwinkeln und deren Vereinbarkeit mit den erwähnten Grundsätzen des Kantonsrates vorzunehmen. Eine detaillierte Aufschlüsselung in Massnahmen, die allein aufgrund von LÜ16 nicht umgesetzt werden, ist daher nicht möglich.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**