

Sitzung vom 26. November 2014

**1227. Anfrage (Reisezeiten von Pendlerinnen und Pendlern – wer gewinnt, wer verliert?)**

Kantonsrätin Judith Anna Stofer, Zürich, hat am 8. September 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Mitte Juni 2014 wurde die Durchmesserlinie eröffnet. Mit dem neuen Fahrplan wurden kritische Stimmen laut. Welche PendlerInnen profitieren von der Eröffnung der Durchmesserlinie, wer sind die Verlierer?

Das Schweizer Konsumentenmagazin K-Tipp hat in der Ausgabe Nr. 14 vom 3. September 2014 die Reisezeiten von 175 S-Bahn-Verbindungen, die von insgesamt 35 Zürcher Gemeinden zu fünf Stadtbahnhöfen führen, unter die Lupe genommen. Dabei wurden die Streckenzeiten vor und nach Inbetriebnahme der Durchmesserlinie miteinander verglichen.

Das Ergebnis fiel nicht gut aus. Die Reisedauer der schnellsten S-Bahn-Verbindung (mit und ohne Umsteigen) hat sich in 88 der 175 untersuchten Fälle nicht verändert. In 46 Fällen wurde sie kürzer, in 41 Fällen länger. Konkret bedeutet das: In etwas mehr als einem Viertel der untersuchten Fälle wurde die Fahrzeit kürzer, bei einem Viertel länger und bei der Hälfte veränderte sich nichts.

Das Konsumentenmagazin konfrontierte die Schweizerischen Bundesbahnen SBB mit dem Ergebnis. Die SBB räumten gegenüber der Zeitschrift ein, dass es wie bei jedem Fahrplanwechsel Verlierer und Gewinner gebe. Die Gewinner seien die PendlerInnen des linken Zürichseeufers, weil sich die Fahrzeiten der S2 und S8 mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie verkürzt hätten. Wie bei jedem Fahrplanwechsel auch, so die SBB, gebe es aber auch Verlierer. Konkret heisst das, dass viele PendlerInnen längere Reisezeiten in Kauf nehmen müssen, sehr oft durch längere Umsteigezeiten verursacht.

Zu den Verlierern gehören auch die NutzerInnen des Bahnhofs Wipkingen. Mit dem Verlust der S-Bahnen 2, 8 und 14, die nun durch die Durchmesserlinie fahren, verlor der Bahnhof Wipkingen den Viertelstundentakt. Neu hält, halbstündlich, die S24 in Zürich Wipkingen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Frage:

1. Konnte sich der Regierungsrat bereits einen Überblick über Gewinner und Verlierer nach der Eröffnung der Durchmesserlinie machen, das heisst, wer hat kürzere Fahrzeiten, wer längere? Wenn ja, wie beurteilt der Regierungsrat die Situation?
2. Hat der Regierungsrat Kenntnis von unzufriedenen Pendlerinnen und Pendlern? Wenn ja, was gedenkt er zu tun?
3. Gemäss Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 300/2013 stiegen beim Bahnhof Zürich Wipkingen im Fahrplanjahr 2012 durchschnittlich 2756 Fahrgäste ein und 2742 Fahrgäste aus. Wie haben sich die Zahlen nach der Eröffnung der Durchmesserlinie beim Bahnhof Wipkingen verändert? Wurden die neuesten Zahlen bereits erhoben? Wenn ja, wie viele Ein- und AussteigerInnen wurden nach der Eröffnung der Durchmesserlinie beim Bahnhof Zürich Wipkingen gezählt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Judith Anna Stofer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der neue unterirdische Bahnhof Löwenstrasse und der Weinbergtunnel sind Teil der Durchmesserlinie (DML), die in zwei Schritten in Betrieb genommen wird und eng mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn verknüpft ist. Mit der Teileröffnung der Durchmesserlinie am 15. Juni 2014 (erster Schritt) wurde auch die erste Etappe der 4. Teilergänzungen umgesetzt. Die zweite Etappe wird nach der Fertigstellung der Durchmesserlinie im Dezember 2015 in Betrieb genommen. Die dritte Etappe der 4. Teilergänzungen folgt im Dezember 2018. Voraussetzung für diesen Ausbauschritt sind umfangreiche Bahninfrastrukturausbauten im Korridor Zürich–Winterthur sowie im Bahnhof Winterthur.

Die Teileröffnung der DML und die erste Etappe der 4. Teilergänzungen vom Juni 2014 stellen im Vergleich zu den weiteren Etappen den kleinsten Ausbauschritt dar. Der Umfang der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen beträgt rund 14% am Gesamtausbau der 4. Teilergänzungen (Etappe 2 und 3 je 43%). Zudem haben die noch laufenden Bauarbeiten im Bahnhof Oerlikon zur Folge, dass das Angebot der S-Bahn-Linien S16 und S24 noch nicht vollständig umgesetzt werden kann. Im Dezember 2015 wird die S24 über Oerlikon hinaus via Zürich Flughafen nach Winter-

thur/Schaffhausen geführt. Dank der Verlängerung der S24 werden der Anschluss an den Flughafen und nach Winterthur für Wipkingen wiederhergestellt sowie die Angebotsqualität im Raum Bassersdorf und Effretikon verbessert.

Der Fahrplanwechsel Mitte Juni 2014 beruht somit auf einer Teilinbetriebnahme der Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzungen. Eine Beurteilung von Veränderungen, die sich daraus für die Fahrgäste ergeben, ist daher noch wenig aussagekräftig. Ein fundiertes Fazit wird erst nach der Umsetzung der dritten Etappe der 4. Teilergänzungen im Dezember 2018 möglich sein. Dabei werden die Reisezeiten zwar auch eine Rolle spielen, sie sind aber für die Beurteilung der Verbesserungen nur ein Faktor unter vielen. Das Hauptziel der Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzungen ist die Behebung bestehender und künftiger Kapazitätsengpässe durch häufigere Verbindungen. Es handelt sich um den grössten Angebotsausbau seit der Inbetriebnahme der S-Bahn 1990, mit dem die Kapazitäten und damit auch das Platzangebot insbesondere in den Hauptverkehrszeiten nochmals deutlich gesteigert werden können. Die Fahrplanstabilität wird verbessert, es werden neue Direktverbindungen, neue S-Bahn-Linien und neue Linienverknüpfungen entstehen. Die Buslinien werden auf die neuen Fahrpläne der S-Bahnen abgestimmt. Bei einer Beurteilung der Veränderungen sind daher diese Faktoren auch zu berücksichtigen.

Zu Frage 2:

Vor und nach dem Fahrplanwechsel im Juni 2014 sind zahlreiche Kundenreaktionen bei den SBB, beim ZVV oder beim zuständigen Mitglied des Regierungsrates eingegangen. Dabei wurden schwergewichtig das Bus- und S-Bahn-Konzept am linken Seeufer und individuelle Auswirkungen auf den persönlichen Arbeitsweg bemängelt. Auch der Angebotsabbau der S-Bahn beim Bahnhof Wipkingen war Gegenstand mehrerer Kundenreaktionen. Ferner hat der geänderte Fahrzeugeinsatz auf drei S-Bahn-Linien vor allem am rechten Seeufer zu verschiedenen Kundenreaktionen geführt.

Aufgrund der Teileröffnung der Durchmesserlinie wurde der S-Bahn-Fahrplan am linken Seeufer teilweise neu gestaltet. Das führt am Umsteigepunkt Zürich HB und an anderen Haltepunkten der betroffenen Linien zu veränderten Anschlüssen. Diese können individuell zu kürzeren, aber auch zu längeren Reisewegen führen, die im Einzelfall als unangenehm empfunden werden können. Ein Teil dieser Veränderungen steht jedoch in direktem Zusammenhang mit der etappierten Umsetzung der DML und der 4. Teilergänzungen und wird im Lauf der Inbetriebnahme der übrigen Etappen behoben werden.

Der Fahrplan der S-Bahn und die entsprechenden Busfahrpläne sind in langjährigen Arbeiten entstanden. Kurz- oder mittelfristige Änderungen sind aufgrund von Einschränkungen bei der ausgelasteten Bahninfrastruktur sowie der zahlreichen Randbedingungen durch Fern- und Güterverkehr nicht umsetzbar. Aus diesem Grund plant der ZVV im Rahmen des Projekts «Zürcher S-Bahn 2G» bereits seit einigen Jahren die Zukunft der S-Bahn auf der Grundlage der Grossprojekte Brüttenertunnel und 4. Gleis Stadelhofen. Dabei gilt es, neben der Bewältigung der künftigen Kapazitätsengpässe, auch qualitative Ziele zu erreichen. Dazu gehören der Ausbau des Viertelstundentaktes oder eine Systematisierung des Angebots zur Förderung einer besseren Auslastung.

Zu Frage 3:

Seit der Teileröffnung der Durchmesserlinie verkehren die drei S-Bahn-Linien S2, S8 und S14 nicht mehr via Wipkingen, sondern via Durchmesserlinie. Neu erschliesst die S24 den Bahnhof Wipkingen im Halbstundentakt. Diese Angebotsanpassungen haben Verlagerungen innerhalb des öffentlichen Verkehrs im Raum Wipkingen auf das Tram- und Busnetz sowie auf den Bahnhof Zürich Hardbrücke zur Folge. Erste Auswertungen zeigen, dass sich die Frequenz pro Werktag im Bahnhof Wipkingen auf rund 2000 Bewegungen vermindert haben dürfte, was aber durch die Verlagerungen auf die anderen öffentlichen Verkehrsmittel aufgefangen werden dürfte. Die Datenbasis ist allerdings noch zu schmal, um verlässliche Angaben machen zu können. Die Situation wird daher weiter beobachtet und analysiert. Zudem ist zu erwarten, dass sich die Führung der S24 via Zürich Flughafen nach Winterthur ab Dezember 2015 positiv auf die Frequenz der S24 und den Bahnhof Wipkingen auswirken wird.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**