

Sitzung vom 11. November 1998

2472. Postulat (Fahrplanverdichtungen der S-Bahn durch Produktivitätssteigerungen)

Kantonsrätin Astrid Kugler und Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, haben am 29. Juni 1998 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, zusammen mit den SBB auf den Fahrplanwechsel 1999 Angebotsverdichtungen auf den S-Bahn-Linien im Agglomerationsbereich von Zürich durch Produktivitätssteigerungen zu realisieren. Insbesondere soll der integrale Halbstundentakt auf der Furttal-, der Bülacher- und der Wehntalerlinie eingeführt werden.

Begründung

Die Mitteilung des ZVV, er könne auf das sogenannte Randstundenkonzept verzichten, da die vorgesehenen Einsparungen vor allem durch Produktivitätssteigerungen bei den SBB ohne Abbau beim Angebot erreicht werden können, lässt aufhorchen.

Dem ZVV ist bekannt, dass auch der integrale Halbstundentakt im Furttal, auf der Bülacherlinie und im Wehntal allein durch wirtschaftlichere Fahrzeugeinsätze in produktive Fahrleistung eingeführt werden kann. So stehen die Doppelstockkompositionen der S6 während der Stundentaktzeiten in Tiefenbrunnen 46 Minuten und in Baden weitere 45 Minuten nutzlos herum. In Regensdorf stehen die Kompositionen auch beim Halbstundentakt regelmässig 23 Minuten nutzlos herum. Auf der S6 sind immer vier Kompositionen im Einsatz, also während des Halbstundentaktes als auch während des Stundentaktes. Mit dieser Anzahl von Zugkompositionen kann der durchgehende Halbstundentakt zwischen Tiefenbrunnen und Baden betrieben werden – was in den Spitzenzeiten übrigens heute schon der Fall ist.

Ähnliches gilt für die S5 und die S 22: In Niederweningen stehen die Doppelstockkompositionen immer 40 Minuten und in Rafz 34 Minuten wartend herum. Die S22 (Schaffhausen–Bülach–Schaffhausen) steht regelmässig in Schaffhausen 45 Minuten, bevor sie die Rückfahrt antritt. Der Kanton Schaffhausen hat deshalb zusammen mit einem spezialisierten Planungsbüro Konzepte ausarbeiten lassen, welche sowohl für das Wehntal (mit Stillstandszeiten von nur noch 15 Minuten/Beibehaltung der Direktzüge nach Zürich) und nach Bülach–Eglisau–Rafz einen integralen Halbstundentakt und ab Rafz nach Schaffhausen einen durchgehenden Stundentakt ermöglicht. Bis jetzt hat sich der ZVV geweigert, diesen Vorschlag zu prüfen oder gar zu übernehmen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Astrid Kugler und Benedikt Gschwind, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Das Verbundangebot wird nicht vom Regierungsrat und von den SBB, sondern vom Verkehrsrat in einem besonderen Fahrplanverfahren festgelegt (§19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr, PVG). Die dabei vorgesehene Mitwirkung der Transportunternehmen, der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und Institutionen, der Interessenvereinigungen und der ausserkantonalen Gemeinwesen bieten Gewähr dafür, dass die unterschiedlichen Interessen im Fahrplanverfahren einfließen können. Naturgemäss können nicht alle Anträge berücksichtigt werden, weil es in verschiedenen Bereichen zu Zielkonflikten oder Kollisionen mit den gesetzlichen Vorgaben kommen kann.

Hinsichtlich des Verbundangebotes werden vom Verkehrsverbund eine Grundversorgung und darüber hinaus entsprechend der potentiellen Nachfrage Fahrplanverdichtungen oder die Einführung zusätzlicher Linien gewährleistet (§18 PVG). Die Einzelheiten sind in der Angebotsverordnung geregelt, welche drei Angebotsbereiche vorsieht, die entsprechend der Nachfrage im Stunden-, Halbstunden- oder Viertelstundentakt bedient werden. Die einzelnen Taktangebote können – wiederum entsprechend der Nachfrage – verdichtet oder ausgedünnt werden.

Die Angebotsentwicklung ist ausserdem auf die vom Kantonsrat mit den Grundsätzen beschlossene mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr abzustimmen. Mit den Beschlüssen vom 6. März 1995 und 26. Mai 1997 wurden hinsichtlich des S-Bahn-Angebotes für die Fahrplanperiode 1999–2001 neben der

etappenweise Inbetriebnahme der 2. Teilergänzung der S-Bahn vor allem eine bessere Anbindung des Flughafens, die schrittweise Einführung von überregionalen Schnellbuslinien im Agglomerationsgurtel und ein Vorlauberbetrieb mit Bussen im Bereich des Trassees der künftigen Stadtbahn Glattal vorgesehen. Als Rahmenbedingungen gelten unter anderem, dass die Mittel für Angebotsverbesserungen vom Verkehrsverbund durch verbesserte Anpassung des Angebots an die Nachfrage und durch Steigerung der Effizienz selbst zu erwirtschaften sind.

Die Gewährleistung einer angemessenen Erschliessung der Agglomeration durch den öffentlichen Verkehr gehört damit zu den Daueraufgaben, die der Verkehrsverbund im Rahmen der Angebotsplanung zu erfüllen hat. Das Angebot wird im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und der vom Kantonsrat festgelegten Grundsätze laufend den neuesten Erkenntnissen angepasst. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und nach den in den Grundsätzen festgelegten strategischen Schwerpunkten.

Ab Fahrplanwechsel 1999 wird die etappenweise Einführung der 2. Teilergänzung der S-Bahn unter anderem zu Angebotsverbesserungen auf folgenden, die Agglomeration betreffenden Linien führen:

- Verlängerung der S6 nach Uetikon (Montag bis Freitag bis 20 Uhr);
- Beschleunigung der S7 zwischen Meilen und Zürich-Stadelhofen (Wegfall aller Zwischenhalte);
- Einführung einer neuen, halbstündlich verkehrenden Linie S16 zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Zürich-Flughafen;
- Taktverdichtung der S26 Montag bis Freitag bis 20 Uhr.

Die S6 verkehrt seit Juni 1997 von Montag bis Freitag zwischen Betriebsbeginn und 20 Uhr im Halbstundentakt zwischen Zürich-Tiefenbrunnen und Regensdorf. Auf den Fahrplanwechsel 1999 ist die Einführung des Halbstundentaktes zu denselben Zeiten auch für Samstag und Sonntag geplant. Eine weitere Ausdehnung des Halbstundentaktes in die Nachtzeit wurde bereits verschiedentlich geprüft, letztmals im Rahmen der aktuellen Vernehmlassung zum Fahrplanverfahren 1999. Aufgrund der mangelnden Nachfrage lässt sich gegenwärtig eine weitere Angebotsverdichtung nicht rechtfertigen, ebensowenig wie die Einführung des Halbstundentaktes zwischen Regensdorf und Baden. Daran ändert auch die im Postulat angeregte Ausnützung von Stillstandzeiten nichts, weil dies nur dann sinnvoll ist, wenn das zusätzliche Angebot auch auf eine entsprechende Nachfrage stösst. Ohne eine genügende Nachfrage entstehen aber nichtgedeckte Betriebskosten, welche die Kostenunterdeckung der einzelnen Linien und damit des gesamten Systems verschlechtern.

Die S5 wird abends in Richtung Wehntal während der Hauptverkehrszeit eine Fahrplanverdichtung erhalten. Die im Rahmen der 2. Teilergänzung geplante Einführung des Halbstundentaktes zwischen Oberglatt und Bülach (auf der Bulacherlinie) wurde infolge starker Opposition der betroffenen Gemeinden vorläufig zurückgestellt. Davon betroffen ist die Angebotsplanung der gesamten Region. Die Arbeitsgruppe Zürich–Schaffhausen prüft zurzeit alternative Konzeptvorschläge. Infolge der stark einschränkenden Rahmenbedingungen (fehlende Gleiskapazitaten, knappe Finanzen, Restriktionen durch Konflikte mit Schnellzügen im Rahmen von Bahn 2000) ist der Handlungsspielraum sehr klein.

Im Weinland werden von Montag bis Freitag morgens zwei und abends ein beschleunigter Zusatzzug neu eingeführt, welche den Kunden eine attraktive Reisezeit von/nach Winterthur bzw. Zürich bieten.

Diese jetzt vorliegenden Angebotskonzepte, die auf den Fahrplanwechsel 1999 eingeführt werden sollen, stellen einen zwischen Bevölkerung, Gemeinden, Regionalen Verkehrskonferenzen, den Transportunternehmen und dem Züricher Verkehrsverbund in intensivem Zusammenwirken gemeinsam erarbeiteten Konsens dar. Dabei mussten auch technische und betriebliche Aspekte berücksichtigt werden, weil bereits geringfügige Veränderungen auf einer einzelnen Linie Auswirkungen auf das gesamte Fahrplansystem haben können.

Die zahlreichen und anspruchsvollen Abstimmungen mit dem Gesamtsystem führen zu einem sehr komplexen Ablauf bei der Angebotsplanung. Das Fahrplanverfahren muss deshalb bereits mehr als zwei Jahre vor dem Fahrplanwechsel eingeleitet werden. Für die Periode 1999–2001 befindet sich das Fahrplanverfahren in einem weit fortgeschrittenen Stadium. Im Sommer 1998 waren die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen bereits dabei, die Angebotskonzepte anhand der eingegangenen Wünsche zu bereinigen. Die im Postulat verlangte Angebotsverdichtung könnte sowohl aus den angeführten sachlichen Gründen,

die dagegen sprechen, als auch aus zeitlichen Gründen nicht auf den Fahrplanwechsel 1999 erfolgen.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi