

Sitzung vom 1. April 2015

**312. Anfrage (Ärger seit dem Fahrplanwechsel 2014
am linken Zürichseeufer, Rollmaterial der S8 zwischen Winterthur
und Pfäffikon SZ)**

Kantonsrätin Renate Büchi-Wild, Richterswil, und Kantonsrat Johannes Zollinger, Wädenswil, haben am 26. Januar 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Der grosse Fahrplanwechsel 2014 ist Geschichte – der tägliche Ärger über Verspätungen der S2 und der S8 am linken Zürichseeufer aber nicht. Lange Vorbereitungen haben stattgefunden, bevor der angekündigte Fahrplanwechsel 2014 realisiert worden ist. Für Richterswil z. B. wurde den Zuständigen ein sauberer Viertelstundentakt in Aussicht gestellt. Tatsache ist aber, dass die S2 und die S8 in einem Abstand von 4 Minuten verkehren, das ist de facto ein Halbstunden-Takt. Da die S2 häufig Verspätung hat, vor allem in den Stosszeiten am Abend und am Morgen, fahren die S-Bahnen so zusagen gleichzeitig ab, verpassen die Leute diese Anschlüsse, z. B. weil der Bus Verspätung hat, warten sie fast 30 Minuten auf den nächsten Zug.

Es mag sein, dass Wädenswil dank dem neuen Halt der S25 zu einem zusätzlichen Zug gekommen ist und Thalwil gut bedient ist, dazwischen liegen aber einige Gemeinden, die sich auch mit den Anschlussbussen etc. schwer tun.

Nun ist aber in der Tages-Anzeiger-Ausgabe vom 12. Dezember 2014 zu lesen, dass das Rollmaterial der S8 auf der Linie Winterthur–Pfäffikon SZ ausgewechselt wird, d. h. wieder altes Rollmaterial für die Linie der S8, neues für die Linie der S6. Die Begründung lautet: Auf der Linie S6 sei es wegen der hohen Auslastung häufig zu Verspätungen gekommen. Die S8 sei weniger zeitkritisch. Als tägliche Benutzerin der S8 kann ich mich da nur wundern, erlebe ich doch beinahe täglich, wie die S8 und die S2 Verspätung haben.

Aufgrund dieser Ausgangslage erlaube ich mir dem Regierungsrat folgende Fragen zu stellen:

1. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass ein Abstand von 4 Minuten zwischen zwei S-Bahnen einem sinnvollen Viertelstunden-Takt entspricht?
2. Wie hoch ist die Auslastung der Züge im Bezirk Horgen im Vergleich zur Auslastung der Züge bei der S6?

3. Gibt es genaue Angaben, wie oft die S8 oder die S2 seit dem Fahrplanwechsel verspätet waren?
4. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass es für die Pendlerinnen und Pendler am linken Zürichsee-Ufer weniger schwierig ist, mit Verspätungen umzugehen, und deshalb ein Rollmaterialwechsel zumutbar ist?
5. Welches konkrete Szenario ist bei den SBB und beim ZVV geplant, wenn es durch den Rollmaterialwechsel bei der S8 zu Problemen mit den Anschlüssen kommt oder die Verspätungen noch grösser werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Renate Büchi-Wild, Richterswil, und Johannes Zollinger, Wädenswil, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Mit Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredits für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen (4. Teilergänzungen) vom 4. Oktober 2010 wurde u. a. auch das Bahnangebot am linken Zürichseeufer definiert (Vorlage 4675a). Mit der Umsetzung der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen im Juni 2014 wurde das Angebot auf dieser Strecke wie geplant umgesetzt. Dabei wurde das Bahnangebot am linken Zürichseeufer systematisiert. Eine viertelstündliche S-Bahn-Erschliessung für Richterswil war allerdings im Rahmen der 4. Teilergänzungen nicht vorgesehen und wurde auch nicht so bekannt gemacht. In Richterswil halten aber je Stunde und Richtung vier Züge.

Das systematisierte Angebot beruht auf den beiden S-Bahnen S2 und S8. Diese beiden S-Bahn-Linien verkehren je in einem exakten Halbstundentakt über die neue Durchmesserlinie, was schnellere Verbindungen nach Zürich Nord und Zürich Flughafen ermöglicht. Die S2 ist eine beschleunigte S-Bahn, die ab Richterswil nur an einigen grösseren Stationen hält, während die S8 alle Haltestellen im Korridor bedient. Das führt zwangsläufig dazu, dass sich der Abstand zwischen den beiden S-Bahnen im Verlauf der Fahrt verändert. Sie fahren in Richterswil wie geplant kurz hintereinander im Abstand von 4 Minuten in Richtung Zürich HB, den sie wegen der schnelleren Fahrzeit der S2 im Abstand von 11 Minuten erreichen.

Das Bahnangebot der S2 und der S8 wird am linken Zürichseeufer an grösseren Stationen durch die neue S25 (ehemals Glarner Sprinter) und den RE Zürich–Chur ergänzt, die je stündlich verkehren und sich damit zu einem Halbstundentakt ergänzen. Diese Stationen werden somit sechsmal pro Stunde bedient. Die S25 hält neu auch in Wädenswil.

Zu Frage 2:

Die SBB haben die Daten vom 16. Juni 2014 bis 31. Dezember 2014, jeweils Montag bis Freitag, ausgewertet. Die durchschnittliche Auslastung der Züge in der morgendlichen Hauptverkehrszeit beträgt:

S2	Thalwil ab
18222 (Zürich HB an 06.42)	48%
18224 (Zürich HB an 07.12)	87%
18226 (Zürich HB an 07.42)	101%
18228 (Zürich HB an 08.12)	69%

S6	Zürich Affoltern ab
18621 (Zürich HB an 06.59)	81%
18625 (Zürich HB an 07.29)	124%
18627 (Zürich HB an 07.59)	119%
18629 (Zürich HB an 08.29)	84%

S8	Kilchberg ab
18822 (Zürich HB an 06.53)	43%
18824 (Zürich HB an 07.23)	84%
18826 (Zürich HB an 07.53)	94%
18828 (Zürich HB an 08.23)	87%

Die Auswertungen der SBB zeigen, dass die S6 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit hohe Spitzenauslastungen aufweist, die am linken Zürichseeufer nicht erreicht werden. Die S6 ist besonders im Furttal sehr stark ausgelastet. Das ist auch darauf zurückzuführen, dass im Furttal wegen der Perronlängen nur Züge mit einer Länge von höchstens 200m eingesetzt werden können, während auf der S2 und der S8 ein Einsatz von 300m langen Zügen möglich ist.

Aufgrund der saisonalen Schwankungen gelten die Züge ab einer durchschnittlichen Auslastung von über 80% als ausgelastet. Demnach sind bei der S6 am Morgen vier Kurse überlastet, bei der S2 und der S8 sind es je zwei. Bei durchschnittlichen Auslastungen von deutlich über 100% sind zwangsläufig negative Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität zu erwarten. Das ist bei zwei Kursen der S6 der Fall, nicht aber bei der S2 und der S8.

In der abendlichen Hauptverkehrszeit ist die Auslastung der Linien S6 (höchstens 90%) und S8 (höchstens 87%) vergleichbar. Die S2 ist weniger stark ausgelastet.

Zu Fragen 3–5:

Im Rahmen der Zielvereinbarung mit Bonus-Malus-Anreiz zwischen den SBB und dem ZVV wird auch die Pünktlichkeit der S-Bahnen ausgewertet. Die Vorgaben gelten als erreicht, wenn 95% der Züge die vor-

gegebenen Ziele in den Hauptverkehrszeiten in der Hauptlastrichtung erfüllen. 2014 haben sowohl die S2 mit 96,7% der Züge wie auch die S8 mit 97,1% der Züge die Zielvorgaben erreicht. Bei der S2 war die Pünktlichkeit in den Monaten September und Dezember ungenügend (<95%), bei der S8 nur im Dezember. Die Pünktlichkeitswerte 2014 der beiden S-Bahn-Linien entsprechen dem Durchschnitt sämtlicher Linien. Die S6 hat die monatlichen Zielvorgaben sechs Mal nicht erreicht und liegt auch im Jahresdurchschnitt mit 94,1% unter der Vorgabe.

Eine zusätzliche Auswertung der SBB zu S2 und S8 zeigt, dass seit der Umsetzung der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen (Fahrplanwechsel Juni 2014) von 18 Zügen, die während den Hauptverkehrszeiten in Hauptlastrichtung verkehren, nur drei eine durchschnittliche Verspätung von mehr als drei Minuten ausweisen. Es handelt sich um eine S8 in Richtung Zürich sowie eine S2 und eine S8 in Richtung Pfäffikon SZ. Der Rollmaterialwechsel auf der S8 (Doppelstockzüge der ersten statt zweiten Generation) hat gemäss bisherigen Messungen der SBB auf die Pünktlichkeit nur Auswirkungen im Sekundenbereich. Allerdings wurden andere Verspätungsquellen erkannt und deren Behebung an die Hand genommen.

Der Rollmaterialtausch zwischen der S6 und der S8 erfolgte auch aufgrund der positiven Erfahrungen des Tausches auf den Linien S5 und S7 bzw. S14 zur Stabilisierung und Verbesserung der im Vergleich unpünktlichen S5. Erste Erfahrungen zeigen, dass die Pünktlichkeit der S5 wie auch der S6 verbessert werden konnte, was sich positiv auf die Stabilität des Gesamtsystems auswirkte. Beim Rollmaterialtausch handelt es sich um eine vorübergehende Massnahme. Mit der Ablieferung von neuem Rollmaterial sollen auf der S8 mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wieder Doppelstockkompositionen der zweiten Generation eingesetzt werden.

Ziel der SBB und des ZVV ist die stetige Verbesserung der Pünktlichkeitswerte im gesamten Netz der Zürcher S-Bahn. So soll die Zuverlässigkeit der Umsteigeverbindungen auch in Zukunft in guter Qualität gewährleistet werden. Kleinere Anpassungen bei der S-Bahn wie ein geänderter Einsatz von Fahrzeugen erfolgen ausschliesslich mit dem Ziel, das Gesamtsystem zu stabilisieren und die Pünktlichkeit zu verbessern. Davon profitieren letztlich die Fahrgäste auf allen Linien.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi