

ANFRAGE von Adrian Bucher (SP, Schleinikon) und Susanne Frutig (SP, Dielsdorf)

betreffend Steigerung der Produktivität der S-Bahn -insbesondere auf der S5 und auf der S22

Der vom Regierungsrat am 27. November 1996 zuhanden des Kantonsrates verabschiedete Rahmenkredit des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) für die Fahrplanperiode 1997/99 soll um 18.2 Mio. Franken tiefer ausfallen als der Rahmenkredit 1995/97. Dies obwohl die Belastung aus der Revision des Eisenbahngesetzes in den Fahrplanjahren 1997/98 und 1998/99 durch die Erhöhung der Kantonsanteile um je 5% nochmals spürbar zunehmen wird.

Der Regierungsrat will den Kredit kürzen, obschon noch grössere Teile unseres Kantons weiterhin ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. (z.B. Wehntal, Weinland, Tösstal)

Die Wehntaler Interessengemeinschaft "Förderung öffentlicher Verkehr - taktvoller nach Zürich" (IG Wehntal) hat im Juni 1996 im Wehntal eine Umfrage gestartet, in welcher sie die Meinung der Bevölkerung zur Forderung nach einem Halbstundentakt nach Zürich erforschen wollte. Das Umfrageergebnis fiel klar zugunsten der Verdichtung des Fahrplanes vom gegenwärtigen Stunden- zum Halbstundentakt aus.

Aufgrund dieser Ergebnisse stellte die IG Wehntal am 30. September 1996 im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens das Begehren, es sei auf der Linie Oberglatt-Niederweningen auf 1997 der Halbstundentakt - zumindest in den Stosszeiten - einzuführen. In der Begründung stellte die IG Wehntal die Frage, ob nicht mit einer Steigerung der Produktivität der S-Bahnlinien S5 und S22 die Einführung des Halbstundentaktes auf der Linie Oberglatt-Niederweningen mit den gleichen Kosten zu erhalten wäre, die heute schon anfallen: Mit der Ausnützung der Wartezeiten (die S5 weist in Niederweningen eine regelmässige Stillstandzeit von 40 Minuten und in Rafz von 34 Minuten auf; die S22 eine solche von 45 Minuten in Schaffhausen) könnte wertvolle Fahrzeit gewonnen werden.

Denkbar wären Lösungen, bei welchen im Wehntal nicht mehr die S5, sondern eine andere S-Bahnlinie direkt und ohne Umsteigen nach Zürich und die S5 dafür im Halbstundentakt nach Bülach-Rafz, eventuell nach Neuhausen-Schaffhausen verkehren würde. Die S22 könnte allenfalls überflüssig werden.

Gerade unter dem Spardruck sind für den ZVV intelligente Lösungen gefragt, wenn er gemäss eigenen Grundsätzen "Angebot und Attraktion des öffentlichen Verkehrs verbessern" und "das Angebot besser an die Nachfrage anpassen" will. (Antrag 3544 des Regierungsrates vom 27.11.1996)

Wir stellen dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Wie realistisch erachtet der Regierungsrat die vorgesehene Entwicklung des Angebotes auf der S-Bahn im Kanton Zürich in den nächsten Jahren, wenn er insgesamt weniger Geld ausgeben will als bisher?

2. Wie stellt sich der Regierungsrat zu der Fahrpläneingabe der IG Wehntal vom 30. September 1996 zur Verdichtung des Fahrplanes zwischen Oberglatt und Niederweningen?
3. Könnte sich der Regierungsrat eine Lösung im Sinne der IG Wehntal vorstellen, bei welcher die unproduktiven Stillstandzeiten der S5 in Niederweningen und Rafz in produktive Fahrleistung umgesetzt wird ? Welche Lösungen sind dabei möglich?
4. Auf wann kann eine solche Konzeption eingeführt werden ? Wäre eine solche auf den Fahrplanwechsel 1999 möglich?
5. Steht der Regierungsrat mit dem Kanton Schaffhausen in Kontakt, um auf der Linie Zürich - Bülach - Schaffhausen eine Lösung anzustreben, welche
 - . -zwischen Zürich und Bülach den integralen Halbstundentakt der S5 ermöglicht und
 - . -mit einer Weiterführung der S5 von Rafz in Richtung Neuhausen-Schaffhausen auf diesem Streckenabschnitt mindestens den Stundentakt - im Idealfall auf dem zürcherischen Abschnitt ebenfalls den Halbstundentakt - ermöglichen würde?
6. Wäre eine solche Lösung insgesamt kostengünstiger als die heutige Lösung?

Begründung

Dass der ZVV zur Ergebnisverbesserung nicht nur defensive sondern auch offensive Strategien verfolgt, kann Aeusserungen der ZVV-Führung entnommen werden (u.a. im Antrag 3544 des Regierungsrates vom 27.11.1996). Insbesondere ist zu begrüessen, dass Anstrengungen unternommen werden, den Halbstundentakt auch auf weiteren Linien einzuführen (Furtal, evtl. Zürich-Bülach).

Es ist unserer Ansicht nach deshalb wichtig, dass auch das Wehntal mit dem Halbstundentakt erschlossen wird. So kann der Modal Split insbesondere für den Pendler-Verkehr weiter zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

Adrian Bucher
Susanne Frutig