

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

KR-Nr. 362/2002

Sitzung vom 26. Februar 2003

**226. Anfrage (Halbstundentakt, Sicherheit und Fahrplanänderungen  
des öffentlichen Verkehrs im Furttal und im Wehntal)**

Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, hat am 10. Dezember 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Das Angebot des Zürcher Verkehrsverbundes soll in den nächsten Jahren im Rahmen des 3. Ergänzungsprogrammes weiter ausgebaut werden. Diverse Verbesserungen im Zürcher Oberland, im Knonauer Amt und am linken Zürichseeufer ermöglichen den durchgehenden Viertelstundentakt der Bahn. Nichtsdestotrotz sind das Furttal und das Wehntal immer noch benachteiligt: die beiden Täler haben nicht einmal den durchgehenden Halbstundentakt. Es sollen zwar im Furttal die Bahnhöfe Buchs-Dällikon und Otelfingen ausgebaut werden.

Andererseits bringt die Fahrplanänderung vom 15. Dezember 2002 dem Dorfzentrum Buchs schlechtere Anschlüsse zum Bahnhof Buchs-Dällikon und zum Halbstundenanschluss an die S-Bahn S6 in Regensdorf. Der viertelstündliche Anschluss zu den verschiedenen Einkaufszentren in Regensdorf ist auf 30 Minuten ausgedünnt. Und in Boppelsen verkehrt am Sonntag seit einiger Zeit kein Bus mehr zum Bahnhof Otelfingen, daraus resultiert, dass ein öffentlicher Zubringer fehlt.

Sodann erhöht sich wegen der vielen unbewachten Bahnübergänge im Furt- und im Wehntal das Sicherheitsrisiko. Kürzlich wurde deswegen der Übergang «Wiesen» in Buchs geschlossen. Immer mehr Güterzüge auf der Ost-West-Transversale bringen den S-Bahn-Takt ins Hinken. Vom Bahnhof Oerlikon aus werden die Bahnübergänge bis nach Regensdorf-Altburg fernbedient und müssen deshalb aus sicherheitstechnischen Gründen für eine Zugsdurchfahrt viel länger geschlossen bleiben. Wegen der übermässigen Wartezeiten bilden sich lange Autokolonnen, bisweilen bis zur Wehntalerstrasse (Kantonsstrasse Zürich-Wettingen), welche den öffentlichen Busverkehr behindern.

Auf Grund all dieser Vorbemerkungen möchte ich folgende Fragen an den Regierungsrat richten:

1. Wann wird der durchgehende Halbstundentakt im ganzen Furt- und im Wehntal (Letzteres möglichst ohne Umsteigen in Oberglatt) definitiv eingeführt? (Vorstösse sind hängig.) Ist vorgängig nach den Bahnhofsausbauten ein 30-Minuten-Takt wenigstens bis Buchs-Dällikon oder Otelfingen möglich?

2. Sind dem Regierungsrat die Sicherheitsmängel und die langen Wartezeiten vor den Bahnübergängen im ganzen Kanton und speziell im Furt- und im Wehntal bekannt? Bestehen deswegen Kontakte mit den SBB, und wurden schon Schritte unternommen?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Leistungsabbau für die Einwohnerinnen und Einwohner von Buchs gemäss den neuen Fahrplänen fürs obere Furttal, die auf den 15. Dezember 2002 in Kraft treten?
4. Erachtet es der Regierungsrat nicht als sinnvoll, dass die Buslinie 450 auch am Sonntag verkehren sollte und damit eine ÖV-Verbindung von Boppelsen zum Bahnhof Otelfingen nicht nur an Werktagen bestünde?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Bulet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Mit Beschluss vom 22. März 1999 hat der Kantonsrat den ZVV im Rahmen der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beauftragt, eine Neukonzipierung der S-Bahn zu prüfen. Gestützt darauf hat der ZVV zusammen mit den SBB die S-Bahn-Vision entwickelt und im Jahr 2000 veröffentlicht. Sie bildet die Grundlage für die längerfristige Angebotsentwicklung und steht unter der Leitidee, dass den Bewohnerinnen und Bewohnern des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich kurze Reisezeiten angeboten werden sollen. Dazu sieht sie unter anderem vor, dass künftig alle S-Bahn-Linien mindestens halbstündlich verkehren sollen. Die einzelnen Ziele sollen in mehreren Entwicklungsschritten bis in etwa 20 Jahren erreicht werden. Für die erste Realisierungsetappe bis 2006/2007 wird dem Kantonsrat im Frühjahr 2003 eine Kreditvorlage für die notwendigen Infrastrukturausbauten zur Entscheidung vorgelegt (3. Teilergänzungen S-Bahn). Die zweite Etappe bis 2012 wird geprägt durch die Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse.

Im Furttal kann seit 1997 zwischen Zürich und Regensdorf grundsätzlich ein Halbstundentakt verwirklicht werden. Zwischen Regensdorf und Baden verkehrt die S6 heute stündlich und zu Spitzenzeiten halbstündlich. Der Bedarf nach einem weiteren Ausbau des Halbstundentaktes für das gesamte Furttal ist erkannt. Wegen der einspurigen Strecke und des dichten Güterverkehrs ist eine Angebotsverdichtung allerdings nur mit Infrastrukturausbauten möglich. Aus Kostengründen müssen solche Ausbauten etappiert werden. In einem ersten Schritt soll

der Halbstundentakt bis Buchs-Dällikon ausgedehnt werden. Dazu müssen in Buchs-Dällikon und Otelfingen die Bahnhöfe neu gestaltet werden, damit S-Bahn-Züge verzögerungsfrei mit den Güterzügen kreuzen können. Das bedingt neue Perronanlagen, Anpassungen an den Gleisanlagen und die Einrichtung einer Fernsteuerung. Der Kanton Zürich wird sich an den Baukosten beteiligen müssen. Im Rahmen der Kreditvorlage zu den 3. Teilergänzungen S-Bahn soll ein entsprechender Antrag gestellt werden. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen wird auf Dezember 2007 angestrebt.

Das Wehntal wird durch die S5 im Stundentakt erschlossen. Mit den heute zur Verfügung stehenden Gleisanlagen ist es nicht möglich, ganztags einen Halbstundentakt bis zum Hauptbahnhof Zürich anzubieten. Die beschränkten Trasseekapazitäten und der starke Güterverkehr lassen die Führung weiterer Züge nicht zu. Ausnahme bildet ein zusätzlicher direkter Zug Niederweningen–Zürich, der in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend je eine Güterverkehrsstrasse belegt.

Als Ersatzlösung können aber zusätzliche Verbindungen vom Wehntal bis Oberglatt mit Anschluss an die S5 von Rafz bis Bülach am Morgen und in der Gegenrichtung am Abend angeboten werden. Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2002 werden, im Sinne eines Entwicklungsschrittes, an Werktagen je zwei zusätzliche Züge am Morgen und am Abend geführt, sodass zusammen mit dem zusätzlichen direkten Zug während je dreier Stunden ein Halbstundentakt besteht, allerdings nur in Lastrichtung. Die für einen integralen Halbstundentakt notwendigen Streckenkapazitäten zwischen Zürich HB und Zürich Oerlikon können erst mit den Ausbauten im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhof Löwenstrasse und dem dazugehörenden Weinbergtunnel geschaffen werden. Deren Verwirklichung ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Der ZVV setzt sich dafür ein, dass dann ein integraler Halbstundentakt für das Wehntal eingeführt wird.

Die Vorgaben für die Sicherung von Bahnübergängen werden vom Bund in der Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen geregelt (SR 742.148.31). Danach sind vier Arten von Signalisierungen zulässig: Bahnübergänge mit Schranken, mit Halbschranken, mit Blinksignalanlagen und mit Andreaskreuzen. Im Furttal wie im Wehntal entsprechen sämtliche Bahnübergänge den derzeit gültigen Vorschriften. Als unbewachter Bahnübergang gilt eine nur mit Andreaskreuzen signalisierte Querung von Bahngleisen. Die SBB haben sich zum Ziel gesetzt, sämtliche unbewachten Bahnübergänge bis ins Jahr 2014 mit Schranken und/oder Blinksignalanlagen zu sichern oder sie aufzuheben. Während im Wehntal keine unbewachten Bahnübergänge mehr vorhanden sind, gibt es auf der Strecke Oerlikon–Wettingen(–Baden)

noch drei derartige Übergänge. Die zwei auf Zürcher Gebiet liegenden Bahnübergänge sollen im Rahmen der Ausbauten zu den 3. Teilergänzungen der S-Bahn bis 2007 mit Schranken gesichert werden. Die Schliessung des Überganges «Boden» in Würenlos AG wurde von der betroffenen Gemeinde abgelehnt, doch sollen im laufenden Jahr neue Gespräche stattfinden.

Die Bahnschranken im Bereich Buchs-Dällikon–Würenlos werden heute noch von Hand gesteuert. Im Rahmen der Ausbauten der 3. Teilergänzungen der S-Bahn ist vorgesehen, die Schliessung der Bahnschranken in die Fernsteuerung einzubeziehen und zu automatisieren. Das lässt eine noch genauere Schrankensteuerung zu und führt gegenüber der Handsteuerung in der Regel zu einer Verminderung der Schliessdauer der Bahnschranken. Das wiederum wirkt sich günstig auf die wartenden Fahrzeuge im Strassenraum aus. Mit der Inbetriebnahme der Fernsteuerung im Rahmen der 2. Teilergänzungen der S-Bahn hat sich die Schliesszeit der Bahnschranken im Abschnitt Zürich–Regensdorf tendenziell vermindert. Wachsende Fahrzeugkolonnen sind daher nicht eine Folge längerer Schliesszeiten der Schranken, sondern eine Folge des zunehmenden Verkehrs auf der Strasse. Mit dem Ausbau des Bahnangebotes wird dazu eine leistungsfähige Alternative geschaffen.

Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) gewährleistet der ZVV eine Grundversorgung. Darüber hinaus werden entsprechend der möglichen Nachfrage Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien eingeführt. Die Angebotsverordnung (LS 740.3) sieht vor, dass im Angebotsbereich 1 (Grundversorgung) bei genügender Nachfrage ein Stundentakt angeboten wird. Im Angebotsbereich 2 richtet sich das Verbundangebot nach dem Verkehrsaufkommen, das sich zu einzelnen verkehrsstarken Linien zusammenfassen lässt. Hier ist ein Halbstundentakt vorgesehen, der je nach Nachfrage verdichtet oder ausgedünnt werden kann. In grossen, dichten Siedlungsgebieten (Angebotsbereich 3) wird auf Grund der grossen Nachfrage und der Vielfalt der Verkehrsbeziehungen ein Angebot mit 15-Minuten-Takt festgelegt. Bei mangelnder Nachfrage kann dieses Intervall auf 30 Minuten ausgedehnt werden.

Die Groberschliessung von Buchs erfolgt durch die S6, die heute im Stundentakt, in Spitzenverkehrszeiten im Halbstundentakt verkehrt. Gemäss Angebotsverordnung gilt ein Siedlungsgebiet als erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zu Haltestellen, die der Groberschliessung dienen (Bahnhof), nicht mehr als 750 m beträgt. Da grössere Siedlungsgebiete von Buchs ausserhalb dieses Perimeters liegen, wird das Bahnangebot durch ein Busangebot ergänzt. Damit ist die Grundversorgung gewährleistet.

Auf Grund der Nachfrage und der örtlichen Siedlungs- und Verkehrswegstrukturen kann das Busangebot in Buchs dem Angebotsbereich 2 zugeordnet werden (Halbstundentakt). Bis Ende 2002 verkehrten die Busse der Linie 485 durchgehend im Viertelstundentakt. In Regensdorf und Buchs wurden Anschlüsse an die S6 von und in Richtung Zürich hergestellt. Insgesamt ergab sich damit eine Erschliessungsqualität, die dem Angebotsbereich 3 für dichte Siedlungsgebiete mit hoher Nutzung entsprechen würde. Im Rahmen der Überprüfung des Busfahrplans im Furttal hat sich gezeigt, dass die Verbindung zwischen den Haltestellen Sonnhalde (Gemeinde Regensdorf) und dem Bahnhof Buchs sehr schlecht genutzt wird. Das Angebot wurde tagsüber im Durchschnitt lediglich von vier Fahrgästen in Anspruch genommen. In Anwendung der Vorgaben des PVG, wonach der ZVV den öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben hat, wurde deshalb das Angebot neu gestaltet. Ziel war es, schlecht genutzte Leistungen zu vermindern und die frei werdenden Mittel sachgerecht einzusetzen.

Im neuen Angebot wird die Linie 485 nicht mehr bis Buchs geführt. Sie endet von Regensdorf her kommend in Sonnhalde West. Die durch die Verkürzung der Linie frei gewordenen Mittel werden für neue Erschliessungsaufgaben im Furttal verwendet. Im Gegenzug wird das Zentrum von Buchs durch die neue Buslinie 451 halbstündlich und während des ganzen Tages mit dem Bahnhof Regensdorf verbunden (Anschluss an die S6). Zusätzlich erhält Buchs mit der neuen Linie 455 eine Leistung, die einem Ortsbus vergleichbar ist. Die Linie 455 verkehrt in den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt vom Ortsrand Buchs (Haltestelle Petermoos) zum Bahnhof Buchs-Dällikon und schafft damit zusätzliche, gute Anschlüsse an die S-Bahn. Mit diesen Angeboten besteht in Buchs eine Versorgungsqualität, die den Anforderungen des PVG und der Angebotsverordnung bei weitem gerecht wird und sie teilweise übertrifft.

Die neuen Fahrpläne wurden im Rahmen eines zwei Jahre dauernden Fahrplanverfahrens entwickelt. In dieser Zeit wurden sie mit den Gemeinden abgesprochen und öffentlich aufgelegt. Die Vertreter der Gemeinden haben das Fahrplanverfahren begleitet und mitgetragen. Eine weiter gehende Erschliessung des Gemeindegebietes wurde ausdrücklich nicht gewünscht. Im Juni 2002 wurden die Fahrpläne den Gemeinden in rekursfähiger Form zugestellt. Mit dem Verzicht auf einen Rekurs an den Regierungsrat hat die Gemeinde gegenüber dem Kanton ihr Einverständnis mit dem jetzt gültigen Fahrplan bestätigt. Damit besteht keine Veranlassung, das heutige Angebotskonzept in Frage zu stellen.

Boppelsen wird durch eine Buslinie mit Otelfingen so verbunden, dass gute Umsteigeverbindungen auf die S6 entstehen. Da an Sonntagen pro Kurs durchschnittlich lediglich ein bis zwei Fahrgäste gezählt wurden, wurde das Angebot am Sonntag aus Kostengründen und auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeindevertreter von Otelfingen und Boppelsen auf den Fahrplanwechsel 2001 eingestellt. Seit September 2002 wird auf privater Basis ein Sonntagsfahrdienst für die Gemeinde Boppelsen angeboten. Die sieben Fahrmöglichkeiten pro Tag werden aber so selten genutzt (Durchschnittswert: 0,3 Fahrgäste pro Kurs), dass das Angebot wieder eingestellt wird. Unter diesen Voraussetzungen besteht kein Anlass, die Sonntagskurse wieder einzuführen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V.

**Hirschi**