

Sitzung vom 3. April 2013

389. Anfrage (Verschlechterung des ZVV-Angebotes)

Kantonsrat Hans Egli, Steinmaur, hat am 14. Januar 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 sind die Gemeinden Dielsdorf, Niederhasli, Niederweningen, Oberweningen, Regensberg, Schleinikon, Schöfflisdorf und Steinmaur mit dem ÖV viel schlechter erschlossen als vor dem Fahrplanwechsel. Da in Bülach die Kantonschule, diverse Berufsschulen, viele Ausbildungsplätze und das Spital sind, müssen viele Jugendliche und Erwachsene nach Bülach pendeln.

Aus den oben genannten Gemeinden besteht zudem mit der Bahn nach Zürich lediglich ein Stundentakt, plus ein hinkender unattraktiver Halbstundentakt, beide mit wesentlich verschlechterten Anschlüssen an nationale Verbindungen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Erachtet der Regierungsrat eine Verschlechterung des ÖV Angebotes bei steigenden Passagierzahlen ebenfalls als Strategiefehler?
2. Erachtet es der Regierungsrat ebenfalls als Fehler, dass die Bahnanbindung im Hauptbahnhof für nationale Verbindungen verschlechtert wurde?
3. Die Verbindung von Steinmaur nach Bülach ist sowohl mit Bus wie auch mit dem Zug sehr schlecht. Denn für diese acht Kilometer dauert die Reisezeit je nach Tageszeit zwischen 25 bis 55 Minuten. Welche Reisezeit wäre für diese Strecke angebracht?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine Verbesserung des ZVV-Angebotes einzusetzen?
5. Welche Möglichkeiten bestehen für die Bevölkerung, Parteien etc., Einfluss auf die Verkehrsplanung (Bus, Zug) zu nehmen?
6. Wie weit ist die Planung bezüglich der Einführung eines tatsächlichen Halbstundentaktes ohne Umsteigen zwischen Zürich und den Gemeinden im Wehntal? Wann ist mit der Realisierung zu rechnen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans Egli, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Der Kanton Zürich plant zurzeit die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Sie sind die regionalen Ergänzungen zur neuen Durchmesserlinie mit dem neuen unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse in Zürich HB. Die 4. Teilergänzungen ermöglichen grosse Angebotsverbesserungen im ZVV und werden abgestimmt auf den Ausbau der Durchmesserlinie in drei Etappen (Juni 2014, Dezember 2015 und Dezember 2018) umgesetzt. Im Zürcher Unterland wird das Angebot mit der zweiten Etappe im Dezember 2015 deutlich verbessert werden.

Unabhängig von den Planungen des Kantons Zürich nahmen die SBB im Dezember 2012 eine neue halbstündliche Fernverkehrsverbindung zwischen Schaffhausen und Zürich in Betrieb. Dieses Angebot ist Teil des Anschlusses des Schweizer Eisenbahnnetzes an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz, des sogenannten HGV-Anschlusses. Es bringt auf dieser Strecke einen markanten Angebotsausbau und wurde vom Bund angeregt, finanziert und umgesetzt. Dieser Angebotsausbau hatte aber zur Folge, dass die bestehenden Fahrpläne der S5 und S55, die das Wehntal mit einem um acht Minuten versetzten hinkenden Halbstundentakt erschliessen, angepasst werden mussten. Die S5 bildet die umsteigefreie Verbindung aus dem Wehntal nach Zürich HB. Die S55 verkehrt nur im Wehntal, sichert aber in Oberglatt einen direkten Anschluss mit Umsteigen nach Zürich HB, sodass auch in Richtung Zürich HB ein Halbstundentakt gewährleistet ist.

Seit Dezember 2012 verkehren die Linien S5 und S55 im Wehntal zeitlich um je 30 Minuten versetzt. Die Linie S5 verkehrt annähernd zu den ehemaligen Fahrplanzeiten der S55 und umgekehrt. Es fand somit kein Angebotsabbau statt. Die Veränderung liegt lediglich darin, dass die umsteigefreie Verbindung (S5) und die Verbindung mit Umsteigen (S55) gegenseitig getauscht wurden, was zu leicht geänderten Abfahrtszeiten im Minutenbereich führte. Die Ankunftszeiten in Zürich HB blieben unverändert. Es bestehen somit weiterhin sehr gute Anschlüsse in Zürich auf den Fernverkehr, sowohl zur ganzen als auch zur halben Stunde. Im Zusammenhang mit der Umstellung wurde auch das Angebot auf mehreren Buslinien angepasst. Dies geschah mit der Auflage, die bestehende Qualität des Angebots mindestens beizubehalten, wo dies sinnvoll möglich ist.

Die Fahrplanänderungen sind auf die vom Bund zeitlich vorgezogene Fertigstellung des HGV-Anschlusses zurückzuführen. Mit den Angebotsausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen wird im Wehntal mit der halbstündlichen Direktverbindung der S15 Niederwenigen–Zürich Ende 2015 der Zielzustand erreicht. Beim gegenwärtigen Angebot handelt es sich mithin um einen dreijährigen Zwischenzustand.

Zu Frage 3:

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist in erster Linie auf die nachfragestarken Verbindungen ausgerichtet, um möglichst vielen Kundinnen und Kunden attraktive Reisezeiten bieten zu können. Im Fall von Steinmaur ist Zürich das wichtigste Reiseziel. Entsprechend ist das Angebot auf gute Verbindungen und Anschlüsse in Richtung Zürich ausgerichtet. Die weiteren Verbindungen werden optimiert, soweit dies sinnvoll umsetzbar ist. Zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen aus dem Wehntal in Richtung Bülach wird das Bahnangebot durch die Busverbindung zwischen Dielsdorf und Bülach ergänzt.

Mit der Umsetzung der 4. Teilergänzungen wird die Reisezeit der Verbindung zwischen Steinmaur und Bülach ab Dezember 2015 verkürzt und halbstündlich immer gleich angeboten. Sie beträgt neu 18 Minuten mit Umsteigen in Oberglatt gegenüber heutigen Reisezeiten von mindestens 20, in der Regel aber rund 30 Minuten.

Zu Fragen 4 und 6:

In den Richtlinien der Regierungspolitik 2011–2015 hat der Regierungsrat festgehalten, dass der öffentliche Verkehr leistungsfähig, zuverlässig und qualitativ hochwertig ist und mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernimmt. Als Massnahme soll die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 25% bis 2016 (Basis 2008) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr abgedeckt und das Angebot dort angepasst werden, wo Kapazitätsengpässe auftreten, wo Handlungsspielraum besteht und wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist (RRB Nr. 882/2011). Diese Richtlinien entsprechen den vom Kantonsrat vorgegebenen Zielen und Stossrichtungen, die unter anderem auch die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn umfassen. Mit Beschluss des Kantonsrates vom 14. Februar 2011 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr wurde der ZVV für die Fahrplanjahre 2012–2016 beauftragt, die erste und zweite Etappe der 4. Teilergänzungen abgestimmt auf die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie 2013 und 2015 in Betrieb zu nehmen (Vorlage 4718a). Die Arbeiten für die dritte Etappe seien zeitlich auf die Fertigstellung der ZEB-Ausbauten auf dem Korridor Zürich–Winterthur 2018 abzustimmen.

Die Ausbauten im Zürcher Unterland sind Bestandteil der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen und werden im Dezember 2015 in Betrieb genommen. Dadurch wird das Angebot im Zürcher Unterland deutlich ausgebaut. Anstelle der S5 wird neu die S15 nach Niederweningen verkehren. Die S15 ermöglicht eine attraktive und umsteigefreie Verbindung im exakten Halbstundentakt zwischen dem Wehntal und Zürich. Die S9 verkehrt halbstündlich ab Zürich nach Rafz/Schaffhausen. Diese beiden Angebote ergänzen sich im Abschnitt Zürich–Oberglatt zu einem Viertelstundentakt. In Oberglatt wird zudem ein schlanker Anschluss zwischen dem Wehntal (S15) und Bülach (S9) hergestellt (vgl. Frage 3).

Zu Frage 5:

Das Verfahren zur Erstellung des Fahrplans im ZVV ist in der Fahrplanverfahrensverordnung (LS 740.35) geregelt. Die Fahrplanverordnung sieht verschiedene Mitwirkungsrechte für die Gemeinden, regionale Institutionen, Interessenverbände und die Bevölkerung vor. Die Bevölkerung wird in erster Linie durch die Gemeinden angehört. Die Gemeinden sind in den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) zusammengeschlossen und können dort ihre Anliegen während des Fahrplanverfahrens mehrfach einbringen. Die RVK koordinieren die Interessen der Gemeinden und sorgen für die Kommunikation mit der Bevölkerung, den interessierten regionalen Institutionen und mit privaten Interessenvereinigungen. Sie haben auch ein eigenes Antragsrecht.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi