

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 274/2005

Sitzung vom 14. Dezember 2005

1799. Anfrage (Umlagerung der S43 Rüti–Wald–Rüti in einen Busbetrieb auf der hochgefährlichen Grundtalstrasse, genannt Raserstrecke)

Die Kantonsräte Peter Weber und Martin Kull, Wald, haben am 3. Oktober 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) muss den Fahrplan ab 2007 trotz steigender Nachfrage erstmals ausdünnen. Er beteiligt sich an der Sparübung, genannt Sanierung des Staatshaushaltes von 2006 bis 2009, mit 38 Millionen Franken. Der Zürcher Regierungsrat hat in seinem publizierten Bericht zum Haushaltsgleichgewicht 2006 bereits ausgeführt, dass er diese Sparmassnahme (weitere werden vom ZVV im Herbst bestimmt) als sinnvoll erachtet und unterstützt.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist dieses Vorgehen tatsächlich der erste Schritt einer vorausschauenden Planung mit dem Fokus auf Redimensionierung der Eisenbahnleistungen in den Randgebieten des Kantons Zürich (dort möglichst viel Geld sparen, wo es nur wenige Leute betrifft), klassisch am Beispiel der Tösstallinie von Bauma via Wald und Rüti nach Rapperswil, obwohl die Strecke total überarbeitet wurde und im Bahnhof Wald Investitionen in einen Hochperron und in die Signalanlage getätigt wurden?
2. Auf welcher Basis wurden die Einflüsse dieser von der Regierung als sinnvoll erachteten Umlagerung «von Schiene auf Strasse» auf die Wirkungsbereiche «Verkehrsqualität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» bewertet, aufgezeigt und entschieden?
3. Mit dieser beabsichtigten Umlagerung der Verkehrsleistungen müssen flankierende Massnahmen für die entsprechende Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit verbunden sein: Temporeduktion von Wald bis Rüti auf 50 km/h, Überholverbot auf der ganzen Strecke, vorgängige Fertigstellung des durchgehenden Veloweges. Welche dieser notwendigen flankierenden Massnahmen werden vom Regierungsrat bis wann angeordnet?
4. Die Bahn verrechnet einen Trasseepreis, dazu kommen noch Löhne und Unterhalt. Der Bus fährt «gratis» auf der Strasse und erhält zusätzlich noch Rückvergütung für den Treibstoff. Mit diesen ungleich

langen Ellen kann jede Bahnverbindung gekillt werden. Sind solche Kriterien für die Entscheidungsfindung aufgezeigt worden, und warum wird diese Eisenbahnleistung nicht öffentlich ausgeschrieben?

5. Für diesen Deal der Umlagerung wird der Bevölkerung in der Hauptverkehrszeit das Zückerchen eines 15-Minuten-Taktes mit einem Schnellzug von und nach Zürich angeboten. Wie begründet sich diese den Zielsetzungen des Verkehrsrichtplans (Beilage zu Vorlage 4222, Ziffer 4.1.1., Abs. 3) sich voll widersprechenden Massnahme der Umlagerung? Ziffer 4.1.1., Abs. 3 lautet: «Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. (...) Damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt.»

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Weber und Martin Kull, Wald, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das Bahnangebot zwischen Rüti und Wald besteht heute aus zwei S-Bahn-Linien. Die S26 verbindet Winterthur, das Tösstal und das Jonatal mit Rapperswil. Sie gewährleistet von Montag bis Freitag stündlich Anschluss an die S5 in Rüti Richtung Zürich. Mit der stündlich verkehrenden S43 wird das Angebot auf dem Abschnitt Wald–Rüti zum Halbstundentakt verdichtet.

Die S43 ist eine vergleichsweise teure Bahnleistung. Sie verkehrt nur zwischen Wald und Rüti und somit auf einem streckenmässig kleinen Abschnitt. Das führt zu grossen unproduktiven Stillstandzeiten in Wald. Auf eine Stunde gerechnet erbringen die Züge lediglich während 15 Minuten eine kundenorientierte Leistung. Trotzdem fallen die Personalkosten während der gesamten Zeit an. Mit dem Übergang zu einem Busangebot können von den jährlichen Kosten für die S43 von 1,4 Mio. Franken rund Fr. 600000 eingespart werden. Gleichzeitig wird eine wesentliche Verbesserung des Fahrplanangebotes erreicht. Während die S43 stündlich verkehrt, kann das Busangebot zwischen Wald und Rüti mit deutlich weniger Mitteln zum Halbstundentakt, in Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt verdichtet werden. Ausserdem kann durch Verknüpfung bestehender Buslinien in Wald und Rüti eine durchgehende Verbindung von Laupen via Wald und Rüti nach Rapperswil geschaffen werden.

Die Umstellung auf ein Busangebot ist auch auf Grund der Nachfrage gerechtfertigt. Die S43 wird täglich von rund 800 Fahrgästen benutzt. In den Hauptverkehrszeiten werden bis zu 140 Personen gezählt, tagsüber sind es kaum 20 Fahrgäste pro Kurs. Diese Fahrgastmengen können mit Bussen wesensgerechter transportiert werden. Die grössere Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten wird durch eine Taktverdichtung des Buses gegenüber der S43 abgedeckt.

Neben dem Busangebot wird die Strecke weiterhin durch die S26 bedient. Die getätigten Investitionen in das Stellwerk und in den Hochperron, der einen komfortableren Einstieg erlaubt, waren zweckmässig, weil die Anlagen auch nach der Einstellung der S43 weiterhin benötigt werden.

Zu Fragen 2 und 3:

Die Grundversorgung wird mit der Umstellung der S43 auf Busse nicht beeinträchtigt. Durch die Angebotsverdichtungen in Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt liegt das Angebotsniveau sogar über den Mindestanforderungen. In Rüti werden Anschlüsse an die neue S15 hergestellt, die Rüti mit Zürich und Rapperswil verbindet und zusammen mit der S5 einen Viertelstundentakt bildet. Gleichzeitig ermöglicht das Busangebot komfortable Direktverbindungen von Laupen nach Rüti, Jona und Rapperswil. Damit wird eine gute Verkehrsqualität sichergestellt.

Während des Umbaus des Bahnhofes Rüti in den Jahren 1995 bis 1997 wurde die Leistung der S43 Wald–Rüti ohne Verkehrsprobleme auf der Strasse erbracht. Seit vielen Jahren verkehren Abendkurse ebenfalls ohne Probleme auf der Strasse. Als Folge der Umstellung der S43 auf Busbetrieb wird der Verkehr um etwa 90 Fahrten pro Tag zunehmen. Angesichts der knapp 10000 Fahrzeuge, die diese Strasse täglich befahren, wird dies kaum zu einem spürbaren Mehrverkehr führen. Der Veloweg wird im Rahmen der beabsichtigten Planung bis 2007 fertig gestellt. Vom Busbetrieb sind keine Auswirkungen auf Siedlungs- und Landschaftsqualität zu erwarten. Der geringe Mehrverkehr bewirkt auch keine messbare zusätzliche Luftbelastung. Die Busse werden mit schadstoffarmen Motoren der neuesten Technologie angetrieben. Insgesamt drängen sich daher keine flankierenden Massnahmen auf. Die Strasse im Grundtal weist im kantonalen Vergleich auch kein erhöhtes Unfallgeschehen auf. Dennoch wurden in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen (z. B. gezielte verkehrspolizeiliche Kontrollen, Bau des Kreisels Pilgerstrasse, Bau des Radwegs Rüti–Pilgersteg). Abgesehen von der Fertigstellung des Radwegs Pilgersteg–Wald, der sich im Bau befindet, besteht auch aus Verkehrssicherheitsgründen kein weiterer Handlungsbedarf.

Zu Frage 4:

In der Bahnrechnung ist eine Trasseebenützungsgebühr enthalten. Diese deckt lediglich diejenigen Kosten, die z. B. für die Stellwerkbedien-
nung, den leistungsabhängigen Unterhalt der Strecke und die Energie-
kosten ab Fahrdraht anfallen. Sie beträgt bei der S43 12% der gesamt-
en Aufwendungen von 1,4 Mio. Franken pro Jahr. Die übrigen Kosten
für die Strecke, insbesondere Abschreibungen, Zinsen und Erneuerung,
werden vom Bund über die Leistungsvereinbarung mit der SBB AG
abgegolten. Die hohen Kosten der S43 entstehen wie gezeigt haupt-
sächlich durch eine ungünstige Produktionsweise, nicht wegen einer
vermeintlichen Schlechterstellung der Bahn gegenüber dem Bus. Auch
eine öffentliche Ausschreibung der Bahnleistungen würde die Kosten
nicht wesentlich senken können, weil die Kosten systembedingt sind.

Zu Frage 5:

Die Umstellung der S43 auf einen Busbetrieb widerspricht der Ziel-
setzung des Verkehrsrichtplans in keiner Weise. Der Verkehrsrichtplan
verlangt nicht, dass der öffentliche Verkehr bzw. das zu übernehmende
Verkehrswachstum ausschliesslich mit Bahnleistungen zu erbringen ist.
Auch innerhalb des öffentlichen Verkehrs ist ein wesensgerechter Ein-
satz der einzelnen Verkehrsmittel wie Bahn, Tram, Bus oder Trolleybus
erforderlich. Der wesensgerechte Einsatz ist im Einzelfall zu prüfen.
Mit der Umstellung der S43 auf einen Busbetrieb wird ein Transport-
gefäss zur Verfügung gestellt, das tagsüber der geringen Nachfrage von
20 Personen pro Kurs besser entspricht, die Nachfrage in den Hauptver-
kehrszeiten durch Taktverdichtungen auffangen kann und durch Linien-
verknüpfungen neue, attraktive Direktverbindungen zwischen Wohn-,
Arbeitsplatz- und Einkaufsgebieten anbietet. Ausserdem kann der Bus-
betrieb die Leistungen deutlich wirtschaftlicher erbringen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regie-
rungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi