

Sitzung vom 3. November 2010

1567. Postulat (Pendelschiff im unteren Zürichseebecken)

Kantonsrat Christoph Holenstein, Zürich, hat am 12. Juli 2010 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, ein Pendelschiff zwischen den S-Bahnhöfen Wollishofen, Stadelhofen und Tiefenbrunnen zu realisieren.

Begründung:

Ein Pendelschiff könnte die S-Bahnhöfe Wollishofen (S 8, S 24, Tram 7, Bus 161 und 165), Stadelhofen (S 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 15, 16 und 18, Tram 2, 4, 11 und 15, Bus 912 und 916) und Tiefenbrunnen (S 6, S 16, Tram 2 und 4, Bus 33, 910, 912 und 916) mit ihren zahlreichen Umsteigemöglichkeiten und damit die linke und rechte Seeseite im dicht bevölkerten unteren Zürichseebecken ohne Umweg über die notorisch stark belasteten Verkehrsachsen der Zürcher Innenstadt (Quaibrücke/Bellevue oder Hauptbahnhof) direkt, rasch und unkompliziert miteinander verbinden. Eine solche Verbindung wäre sehr attraktiv, da eine Überfahrt nur wenige Minuten dauern würde. Sie könnte rasch realisiert werden, da die Landungsstege Theater, Landiwiese und Tiefenbrunnen bereits vorhanden und nur wenige Fussminuten von den jeweiligen S-Bahnhöfen entfernt sind. Zudem wäre die Verbindung auch touristisch attraktiv. Das Limmatschiff bietet keine entsprechende Verbindung an. Die viel kleinere Stadt Genf mit einer ähnlichen topografischen Ausgangslage wie Zürich kennt sogar vier verschiedene Pendelschiff-Linien (vgl. www.mouettesgenevoises.ch) die während den Stosszeiten im 10-Minuten-Takt verkehren, gut genutzt und in der Bevölkerung beliebt sind. Sie sind auch in das System des Genfer Verkehrsverbunds eingebunden. Ein Pendelschiff könnte von einer Person allein betrieben werden, was einen betriebswirtschaftlich sinnvollen Betrieb zulässt, der nicht teurer als eine entsprechende direkte Buslinie wäre, welche auf dem Zürichsee aus naheliegenden Gründen nicht realisiert werden kann.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Christoph Holenstein, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Einführung einer Fährverbindung zwischen Wollishofen und Tiefenbrunnen wurde bereits 2000 von einer Arbeitsgruppe untersucht. In dieser Arbeitsgruppe wirkten neben einem privaten Initiator auch Vertreter der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG), der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) mit, weil die Verbindung grundsätzlich eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehrsnetz darstellen könnte. Aufgrund der Erkenntnisse aus der Studie zog sich der ZVV aus dem Projekt zurück, weil sich insbesondere die Nachfrage als zu gering erwiesen hatte, um einen ausreichenden Kostendeckungsgrad zu erzielen.

In der Folge wurde das Projekt von privater Seite als «Seetram» vorangetrieben. 2001 erteilte das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Konzession für eine gewerbsmässige Personenbeförderung auf der Strecke Tiefenbrunnen–Wollishofen. Die Verbindung wurde zwischen Juni 2001 und Juni 2003 angeboten. Danach wurde der Betrieb eingestellt, da er nicht annähernd wirtschaftlich war. Obwohl der Betreiber sein Angebot damals richtigerweise auf den als nachfragestärker eingeschätzten Freizeitverkehr einschliesslich des touristischen Verkehrs ausgerichtet hatte, war die tatsächliche Nachfrage deutlich zu gering, um auch nur annähernd einen kostendeckenden Betrieb sicherstellen zu können.

2010 zeigt sich die Ausgangslage nicht wesentlich verändert: Im Bereich des Freizeit- und Einkaufsverkehrs wirkt sich die periphere Lage von Wollishofen und Tiefenbrunnen negativ auf die zu erwartende Nachfrage aus. Es befinden sich kaum grössere Freizeit- und Einkaufseinrichtungen in unmittelbarer Nähe zu den Schiffsstegen. Die touristisch interessanten Verbindungen im Bereich der Stadt Zürich (Zürichhorn, Hafen Enge, Bürkliplatz) werden bereits heute durch das Angebot der ZSG weitgehend abgedeckt.

Im Bereich des Pendlerverkehrs ist mit keiner wesentlichen zusätzlichen Nachfrage zu rechnen. Das überregionale Nachfragepotenzial ist als äusserst bescheiden einzustufen. Fahrgäste, die auf der einen Seeseite bereits die S-Bahn oder ein anderes Verkehrsmittel benutzen und auf eine S-Bahn am anderen Ufer umsteigen wollen, müssten zwei Umsteigevorgänge auf sich nehmen (z. B. Bahnhof Wollishofen / Pendelschiff und Pendelschiff / Bahnhof Tiefenbrunnen bzw. Stadelhofen). Die Fusswege

zwischen den Bahnhöfen und den Schiffsanlagestellen betragen je bis zu 500 Metern, hinzu käme die reine Fahrzeit des Pendelschiffes Wollishofen–Tiefenbrunnen von rund 10 Minuten bzw. rund 30 Minuten (Wollishofen–Tiefenbrunnen–Stadelhofen), sodass mit einer Reisezeit von 20–40 Minuten und zwei Umsteigevorgängen zu rechnen ist. Zwischen beiden Seeseiten sind aber bereits heute zahlreiche S-Bahn-Verbindungen vorhanden, die in dichtem Takt verkehren und vergleichsweise ähnliche Reisezeiten anbieten: Bahnhof Wollishofen–Bahnhof Stadelhofen 20 Minuten bzw. Bahnhof Tiefenbrunnen 30 Minuten mit einmal Umsteigen im Hauptbahnhof Zürich. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass Fahrgäste, die von einer S-Bahn in die andere wechseln wollen, auf das Pendelschiff umsteigen würden.

Das lokale Nachfragepotenzial im Einzugsbereich der Haltestellen Wollishofen und Tiefenbrunnen ist grundsätzlich ebenfalls verhältnismässig gering. Neben Wohngebieten mit mittlerer Siedlungsdichte finden sich keine grösseren Arbeitsplatzgebiete und Ausbildungseinrichtungen im Einzugsbereich der Schiffshaltestellen. Die Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Seeseiten sind mit Umsteigeverbindungen (Bus, Tram) bereits heute sehr gut abgedeckt. Auch hier betragen die Reisezeiten zwischen 20 und 30 Minuten, mit einem oder zwei Umsteigevorgängen. Einzig Fahrgäste, die ausschliesslich zwischen den Schiffshaltestellen fahren, würden von der neuen vorgeschlagenen Verbindung profitieren.

Die Einrichtung eines Pendelschiffsangebotes würde ausserdem einen erheblichen Mehraufwand mit sich bringen. Die im Postulat erwähnten Landungsstege Landiwiese und Tiefenbrunnen müssten an die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderten Standards für Kursschiffstationen angepasst werden. Für einen Betrieb mit einem Halbstundentakt Wollishofen–Tiefenbrunnen–Stadelhofen und Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten müssten mindestens drei Boote der Klasse der bestehenden Limmatschiffe beschafft werden, was mit entsprechend hohen Investitionen und Folgekosten verbunden ist. Für diese Boote bestehen zudem in der Werft in Wollishofen derzeit keine Abstellmöglichkeiten. Ausserdem müsste der Personalbestand bei der ZSG für einen regelmässigen Fährbetrieb je nach täglicher Betriebsdauer um bis zu vier oder fünf Stellen aufgestockt werden, was die Betriebskosten entsprechend erhöhen würde. Insgesamt lässt sich daher die Einführung eines Pendelschiffes aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage und der hohen Kosten wirtschaftlich wie auch nachfrageseitig nicht rechtfertigen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat daher, das Postulat KR-Nr. 214/2010 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi