

Sitzung vom 3. Februar 2016

## **72. Anfrage (Verschlechterung des ZVV-Angebots im Fernverkehr)**

Kantonsrat Hans Egli, Steinmaur, Kantonsrätin Ann Barbara Franzen, Niederweningen, und Kantonsrat Christian Müller, Steinmaur, haben am 26. Oktober 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Mit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 werden die Gemeinden Dielsdorf, Niederhasli, Niederweningen, Oberweningen, Regensberg, Schleinikon, Schöfflisdorf, und Steinmaur mit dem ÖV im Fernverkehr viel schlechter erschlossen sein als vor dem Fahrplanwechsel. Zwar ist der Halbstundentakt der neuen S15 sehr zu begrüssen; diese Verbesserung wird aber durch eine Verschlechterung im Fernverkehr geschmälert.

Dabei fällt insbesondere negativ ins Gewicht, dass die S15 (ehemals S5) neu in den Hauptbahnhof Zürich einfahren wird, wenn viele Schnellzüge den Hauptbahnhof bereits verlassen. Damit entsteht in der Konsequenz für die Benutzer der S15 für die meisten Anschlüsse eine bis zu 30 Minuten Wartezeit. Ebenso verliert man auf der Rückfahrt bis zu 30 Minuten, denn die S15 (ehemals S5) fährt im Hauptbahnhof ab, bevor der Fernverkehr eintrifft. Das bedeutet für Passagiere aus dem Zürcher Unterland – schon seit langem eine vom ÖV stiefmütterlich erschlossene Gegend – eine Stunde Wartezeit, was eine wesentliche Verschlechterung für den Fernverkehr und damit das ÖV-Angebot bedeutet.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis über die Verschlechterung der Fernverkehrsanbindung, der neuen S15 von und nach Niederweningen? Wenn ja, bitten wir um Beantwortung, warum das akzeptiert wurde? Wenn nein, wann wird diese Fehlplanung korrigiert?
2. In den Richtlinien der Regierungspolitik 2011–2015 hat der Regierungsrat festgehalten, dass der öffentliche Verkehr leistungsfähig, zuverlässig und qualitativ hochwertig sein soll. Erachtet der Regierungsrat diese Richtlinien tatsächlich erfüllt, auch wenn die Bahnanbindung der S15 im Zürcher Hauptbahnhof für nationale Verbindungen verschlechtert wurde?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine Verbesserung der S15 Fernverkehrsanschlüsse einzusetzen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans Egli, Steinmaur, Ann Barbara Franzen, Niederweningen, und Christian Müller, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Im Dezember 2015 wurden mit der Inbetriebnahme des Westanschlusses der Durchmesserlinie (Zürich HB–Altstetten) und den beiden zusätzlichen Gleisen im Bahnhof Zürich Oerlikon die zweite Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn umgesetzt. Die 4. Teilergänzungen wurden am 4. Oktober 2010 vom Kantonsrat beschlossen (Vorlage 4675). Die Vorlage wurde vorgängig in der zuständigen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) behandelt. Dabei wurde vonseiten des Regierungsrates auf die Veränderungen der Anschlüsse bei den Zügen aus dem Wehntal in Zürich HB hingewiesen.

Die 4. Teilergänzungen bringen wesentliche Verbesserungen im gesamten Verbundgebiet und schaffen insbesondere mehr Kapazitäten. Das gilt auch für das Unterland. Dank der Perronverlängerungen im Wehntal können neu 300m lange Züge verkehren, was zu einer deutlichen Kapazitätssteigerung führt. Zudem verkehren neu zwei S-Bahn-Linien ins Unterland. Die S9 (Rafz/Schaffhausen) und die S15 (Niederweningen) verkehren je im Halbstundentakt und bilden zwischen Oberglatt und Zürich einen Viertelstundentakt (bisher Halbstundentakt). Dank der S15 erhält das Wehntal eine integrale halbstündliche und umsteigefreie Verbindung nach Zürich. In Oberglatt entstehen zudem schlanke Anschlüsse von der S15 auf die S9 in Richtung Bülach/Schaffhausen. In Bülach gibt es attraktive Anschlüsse auf die S41 in Richtung Winterthur. Durch verschiedene Bahnhofsumbauten wird im Wehntal auch der Komfort gesteigert, indem auf allen Bahnhöfen beispielsweise ein stufenfreies Einsteigen in die Züge ermöglicht wird.

In den beiden ersten Etappen der 4. Teilergänzungen wurde das Angebot zusätzlich zum Unterland in weiteren Korridoren ausgebaut. Neben der Kapazitätssteigerung werden mehr Direktverbindungen sowie teilweise schnellere Verbindungen angeboten, da für mehrere S-Bahn-Linien die Wende in Zürich HB (Bahnhofshalle) entfällt. Weitere Kapazitätssteigerungen folgen im Dezember 2018 mit der dritten und letzten Etappe der 4. Teilergänzungen.

Neben den vielen Vorteilen, die durch die Durchmesserlinie und die 4. Teilergänzungen entstehen, sind auch vereinzelt Nachteile in Kauf zu nehmen. Für Reisende aus dem Wehntal, die in Zürich HB auf den Fernverkehr umsteigen, entstehen gegenüber vorher rund 15 Minuten längere

Wartezeiten. Trotz der vorgenommenen Infrastrukturausbauten ist es nicht möglich, dass alle Züge aus allen Korridoren beinahe gleichzeitig den Zürcher Hauptbahnhof erreichen, damit optimale Anschlüsse auf den Fernverkehr sichergestellt werden könnten. Um das zu erreichen, müssten weitere Ausbauten der Infrastruktur in Zürich HB und den Zulaufstrecken vorgenommen werden, die aber mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden wären. Bei der Fahrplangestaltung sind auch zahlreiche weitere Faktoren wie Anforderungen aus der Netzgestaltung, betriebliche Abläufe, Kundenpotenziale der einzelnen Korridore oder die Vertaktung usw. zu berücksichtigen. Die S15 bildet im Oberland zusammen mit der S5 einen Viertelstundentakt, was massgeblich dazu beiträgt, dass das hohe Fahrgastaufkommen überhaupt bewältigt werden kann. Auch für die Strecke Oberglatt–Zürich HB bildet die S15 zusammen mit der S9 einen Viertelstundentakt. Eine Veränderung der Fahrplage im Wehntal mit Ausrichtung auf die Anschlüsse an den Fernverkehr würde – sofern sie infrastrukturseitig überhaupt möglich wäre – diesen Viertelstundentakt sowohl im aufkommensstarken Oberland wie auch zwischen Oberglatt und Zürich HB aufheben und dazu führen, dass diese Strecken in Abständen von wenigen Minuten nacheinander bedient würden und nachher eine Lücke entstünde. Mit einer solchen Bündelung könnten die Verkehrsströme im Oberland wie auch zwischen Oberglatt und Zürich nicht mehr ordentlich bewältigt werden. Sie ist zudem aus Sicht der Netzgestaltung nicht sinnvoll und der Verzicht auf den Viertelstundentakt würde in einem aufkommensstarken Gebiet zu einem Qualitätsverlust führen. Für die Fahrgäste aus dem Wehntal hätte sie ausserdem zur Folge, dass der Anschluss in Oberglatt Richtung Schaffhausen (S9) und Winterthur (S9/S41 via Bülach) verloren ginge.

Auch wenn die Situation für jene Reisenden aus dem Wehntal, die auf den Fernverkehr umsteigen wollen, nicht optimal ist, darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass der Schwerpunkt der Reisebeziehungen im Pendlerverkehr innerhalb des Verbundgebiets liegt und dass dort die Verbesserungen des Angebots zu einer Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs führen. Das kann am Beispiel der S5 aus dem Oberland gezeigt werden. Obwohl die S5 nicht sehr attraktive Anschlussbeziehungen auf den Fernverkehr bietet, hat sie sich zu einer der nachfragestärksten S-Bahn-Linien im Netz der Zürcher S-Bahn entwickelt. Von einem attraktiven und gut abgestimmten Angebot im Verbundgebiet profitieren prozentual deutlich mehr Fahrgäste als von einem guten Fernverkehrsanschluss in Zürich HB.

Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass Richtung Bern in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und in der Gegenrichtung am Abend dank der Zusatzzüge im Fernverkehr weiterhin schlanke Anschlüsse bestehen. Je nach Wohnort im Wehntal bietet sich Richtung Bern und Basel ganztags auch die Busverbindung mit Umsteigen in Baden statt Zürich HB an. Ab Niederweningen kann damit die Fahrzeit sowohl nach Bern wie auch nach Basel um rund eine halbe Stunde verkürzt werden. Auch Richtung St. Gallen und Frauenfeld/Konstanz besteht ganztags die Möglichkeit, die Fahrzeit mit Umsteigen in Glattbrugg und Flughafen um 30 Minuten zu verkürzen (zweimaliges Umsteigen statt einem Umsteigen in Zürich HB).

Zu Frage 3:

Mit der dritten Etappe der 4. Teilergänzungen werden im Dezember 2018 dank der S3 die Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten im Unterland weiter ausgebaut. Das Angebot im Wehntal bleibt unverändert, der gewünschte Fernverkehrsanschluss der S15 in Zürich HB kann aus den bereits genannten Gründen nicht optimiert werden.

Ein weiterer Angebotsausbau sowie Anpassungen am bestehenden Angebot der Zürcher S-Bahn zeichnen sich im Rahmen des Ausbaus Schritts 2030 von STEP ab (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur des Bundes). Analog zu den 4. Teilergänzungen steht dabei die Beseitigung der dringlichsten Kapazitätsengpässe im Vordergrund. Ein Beschluss der eidgenössischen Räte zum Ausbaus Schritt 2030 ist 2018 zu erwarten.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**