

Zürich, 5. Januar 1998

KR-Nr. 10/1998

ANFRAGE von Astrid Kugler (LdU, Zürich)

betreffend Fahrplan auf der S6 (Tiefenbrunnen-Zürich HB-Oerlikon-See-
bach-Affoltern-Regensdorf)

In der Begründung zur Ablehnung des Fahrplanbegehrens der LdU-Kreisgruppe 11 für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S6 (Tiefenbrunnen-Zürich HB-Oerlikon-Regensdorf) führte die Regionale Fahrplankonferenz Zürich an der Sitzung vom 15. November 1996 aus, das Fahrplanbegehren hätte jährliche Mehrkosten von 2,2 Mio. Franken zur Folge. Zudem widerspreche das Begehren den Bestrebungen des ZVV nach einem Randstundenkonzept. Heute stellt man fest, dass die Kompositionen der S6 jeden Tag ab 20.00 Uhr sowie samstags und sonntags in Tiefenbrunnen jeweils 46 minütige Stillstandszeiten aufweisen. In Baden betragen die Stillstandszeiten der S6-Kompositionen über die ganze Betriebsdauer jeweils 45 Minuten. Die Fahrzeiten der S6 zwischen Tiefenbrunnen und Regensdorf betragen 26 Minuten und zwischen Tiefenbrunnen und Baden 46 Minuten.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Weshalb stehen die teuren S-Bahn-Kompositionen tagsüber in Regensdorf jeweils ebenfalls 23 Minuten untätig herum? Weshalb können die Züge nicht unter Ausnutzung der Stillstandszeiten mindestens bis nach Buchs-Dällikon, allenfalls bis nach Otelfingen verkehren?
2. Wie viele Stunden stehen die Doppelstock-Kompositionen der S6 pro Tag, pro Monat und pro Jahr in Tiefenbrunnen, in Baden und in Regensdorf nutzlos umher? Wieviel kosten diese Zeiten an Löhnen, Abschreibungen etc.? Welche Tätigkeiten übt das Zugspersonal (Lok-Führer) in diesen Zeiten aus?
3. Wer kommt für diese Kosten auf? Die SBB alleine oder der ZVV? Welche Beträge fallen dafür für die Stadt Zürich an?
4. Sind dem Regierungsrat die ausgesprochen unwirtschaftlichen Einsatzpläne der teuren Doppelstock-Kompositionen mit den langen Stillstandszeiten auf der S6 bekannt?
5. Aus welchen Faktoren und aus welchen Kostenanteilen setzen sich die von der Regionalen Fahrplankonferenz Zürich angegebenen, jährlich anfallenden Mehrkosten von 2,2 Mio. Franken für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S6 zwischen Zürich und Regensdorf zusammen? Sind die Stillstandszeiten miteingerechnet oder nicht enthalten?
6. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den SBB und beim ZVV vehement dafür einzusetzen, dass die nutzlosen Stillstandszeiten der S-Bahn in produktive Leistung umgesetzt wird (z.B. für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S6

mindestens zwischen Zürich und Regensdorf oder zur Weiterführung des Halbstundentaktes der S 6 nach Baden)?

7. Welche Benutzerfrequenzen weist die S6 zwischen Stadelhofen und Tiefenbrunnen auf?
8. Ist dem Regierungsrat das "Randstundenkonzept" des ZVV bekannt? Wenn ja, was beinhaltet es, und welche Auswirkungen wird es auf die einzelnen S-Bahn- und Bus-Linien im gesamten Kanton haben? Hat es auch Auswirkungen auf die Linien der VBZ? Welche?

Astrid Kugler