

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 308/2009

Sitzung vom 16. Dezember 2009

2033. Anfrage (ZVV Pannen – Sorgen um die Qualität des ÖV?)

Kantonsrätin Sabine Ziegler, Zürich, und Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, haben am 28. September 2009 folgende Anfrage eingereicht:

In den letzten Monaten häufen sich die betrieblichen Pannen bei der Zürcher S-Bahn. Es scheint, dass das Netz durch S-Bahn, Güterverkehr und interregionalen Verkehr an seine Grenzen stösst. Die stagnierende Zahl an Nutzerinnen und Nutzer für das erste Halbjahr 2009 auf dem Gebiet der Stadt Zürich lässt Sorgen aufkommen.

Dazu bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Gibt es eine Risikoanalyse zu den Pannen auf dem S-Bahn Netz?
2. Wie hat sich die Pannenanfälligkeit (quantitativ und qualitativ) in den letzten beiden Betriebsjahren 2008/2009 entwickelt?
3. Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat vor, um weitere Pannen zu vermeiden?
4. Wie werden diese der Öffentlichkeit kommuniziert?
5. Sieht der Regierungsrat einen Zusammenhang zwischen stagnierendem Passagieraufkommen und der Pannenanfälligkeit auf dem ZVV-Gebiet der Stadt Zürich im ersten Halbjahr 2009?
6. Wie will der Regierungsrat die Qualitätssicherung auf dem heute guten Wert von 73 Punkten halten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Sabine Ziegler, Zürich, und Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Bau und der Betrieb von Eisenbahnen sind im Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EGB, SR 742.101) geregelt. Beide unterstehen der Aufsicht des Bundesrates, der auch weitere Vorschriften über Bau und Betrieb sowie über die technische Einheit und Zulassung im Eisenbahnwesen erlässt. Aufsichtsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Die Bahnunternehmen sind im Rahmen dieser Vorschriften für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich.

Sie haben die für einen sicheren Betrieb erforderlichen Vorschriften aufzustellen und dem BAV vorzulegen. Die SBB gehören zu diesen Bahnunternehmen.

Die SBB sammeln seit mehreren Jahren systematisch Daten für statistische und inhaltliche Analysen von Störungen, die durch das Rollmaterial oder die Infrastruktur verursacht werden. Ausserdem werden alle Anlagen und das Rollmaterial regelmässig nach den gesetzlichen Vorschriften sowie den vom Hersteller vorgegebenen Wartungsintervallen geprüft. Dank dieser Analysen können Abweichungen festgestellt und entsprechende Massnahmen eingeleitet werden. Anfang 2009 haben die SBB in Absprache und unter Begleitung des BAV zudem die Arbeiten zu einem Netz-Audit eingeleitet. Im Rahmen des Audits soll eine unabhängige Expertensicht Auskunft über den Zustand der SBB-Infrastruktur geben. Gestützt darauf soll geklärt werden, welche Mittel notwendig sind, um auch in Zukunft trotz stetig steigender Belastung ein sicheres und hoch auslastbares Eisenbahnnetz sicherstellen zu können. Konkrete Ergebnisse des Audits dürften Ende 2009 vorliegen. Erste grobe Erkenntnisse zeigen, dass der gegenwärtige Zustand des Netzes gut ist, der Substanzerhalt aber auch in Zukunft entsprechende finanzielle Mittel benötigen wird.

Zu Frage 2:

Die Störungen, die auf die Infrastruktur zurückzuführen sind, haben seit 2003 insgesamt abgenommen. Der Durchschnittswert der Jahre 2008 und 2009 ist aber wegen einer Häufung von Störungsfällen im September 2009 wieder leicht angestiegen. Diese Häufung war zufällig und nicht auf eine einzelne Ursache zurückzuführen. Beim Rollmaterial haben die Störungen seit 2003 insgesamt zugenommen, 2008 und 2009 jedoch wieder abgenommen. In der Summe haben die Störungen über die Jahre betrachtet abgenommen. In qualitativer Hinsicht sind die Auswirkungen einzelner Störungen im stark belasteten Netz grösser geworden. Demgegenüber war die S-Bahn Zürich seit ihrem Bestehen insgesamt noch nie so pünktlich unterwegs wie 2009 (Stand Oktober 2009). Die Pünktlichkeit hat sich in den Vergleichsperioden (Januar bis Oktober) der Jahre 2007 bis 2009 jährlich verbessert.

Zu Fragen 3 und 4:

Für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen sind grundsätzlich der Bund und die SBB zuständig (vgl. Frage 1). Der Kanton Zürich beteiligt sich mit namhaften Beträgen am weiteren Ausbau der Infrastruktur und treibt diesen auch voran. Der Regierungsrat hat insbesondere mit der teilweisen Vorfinanzierung des Bundesanteils am Gesamtprojekt Durchmesserlinie einen drohenden Baustopp verhindert und damit dafür gesorgt, dass die dringend notwendigen Kapazitätserweiterungen

plangemäss zur Verfügung stehen sollten. Dies dürfte sich positiv auf die Verminderung von Störungen in einem immer stärker belasteten Netz auswirken. Für die optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit den SBB eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen, die auch ein Bonus-/Malussystem umfasst. Ein Ergebnis dieser Regelung ist die Verbesserung der Pünktlichkeit der S-Bahnen in den Stosszeiten in den letzten Jahren (vgl. Frage 2). Auch die Leistungsvereinbarung des ZVV wirkt sich damit positiv auf die Verminderung von Störungen aus. Angesichts dieser Umstände, der eingangs geschilderten Zuständigkeiten sowie in Anbetracht der gegenwärtigen Situation (vgl. Frage 2) erscheinen Einzelmassnahmen des Regierungsrates daher zurzeit weder nötig noch angezeigt. Diesbezüglich sind somit auch keine Kommunikationsmassnahmen erforderlich.

Zu Frage 5:

Im ersten Halbjahr 2009 ist die Anzahl Beschäftigter im Kanton Zürich zum ersten Mal seit sechs Jahren zurückgegangen. Der ZVV ist von diesem Rückgang direkt betroffen, weil ungefähr die Hälfte der Nachfrage auf dem ZVV-Netz aus Pendlerverkehr besteht. Aber auch der Freizeit- und Einkaufsverkehr ist leicht rückläufig, was u. a. wiederum Niederschlag in abgeschwächten Detailhandelsumsätzen vor allem in den Stadtzentren findet. Die Entwicklung der S-Bahn-Frequenzen 2009 ist daher auf die konjunkturelle Entwicklung und nicht auf die Störungen im S-Bahn-Netz zurückzuführen. Das Ausmass dieser konjunkturellen Einflüsse auf den Verkehr im Kanton Zürich zeigt sich auch im Umstand, dass die Frequenzen beim Autoverkehr ebenfalls zurückgegangen sind.

Zu Frage 6:

Der ZVV hat mit den SBB 2006 eine Leistungsvereinbarung mit einem Bonus-/Malussystem vereinbart (vgl. Fragen 3 und 4). Das Bonus-/Malussystem umfasst unter anderem die Beurteilung der allgemeinen Kundenzufriedenheit sowie spezifische Kennzahlen zu Pünktlichkeit, Sauberkeit und Informationen im Störfall. Die Vereinbarung zielt darauf ab, das Niveau der Kundenzufriedenheit von 72 Punkten trotz steigender Anforderungen und Belastungen bis 2014 mindestens zu halten.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi