

ANFRAGE von Ulrich Welti (SVP, Küsnacht)

betreffend S-Bahn-Fahrplan 1999 am rechten Zürichseeufer Zürich-Meilen-Rapperswil mit Viertelstundentakt und Taktbruch

Auf den Fahrplanwechsel 1999 will der ZVV auf dieser Linie ein anderes Fahrplankonzept einführen: Je nach Tageszeit und Wochentag soll das Angebot wechseln. Ab 20.00 Uhr sowie an Samstagen und Sonntagen gilt ein anderer Fahrplan. Dadurch entstünden jeden Tag sogenannte Taktbrüche. Mit dem ständigen Wechseln des Fahrplanes würden die Vorteile des Taktfahrplanes zunichte gemacht. Dies kann nicht akzeptiert werden. Einerseits wäre es für die Passagiere sehr verwirrend, und für die Busanschlüsse an den Knotenpunkten ergäben sich unlösbare Probleme. Zudem bezweifeln die Gemeinden des unteren Seeufers die Notwendigkeit des Viertelstundentaktes. Taktbrüche entsprechen den Kriterien "einheitliche Merkmale und Qualitätsstandards" ausgesprochen nicht.

Das vom ZVV angestrebte Konzept entpuppt sich als ein der Verkehrsnachfrage am rechten Seeufer nicht angepasstes und für die Kundschaft verwirrendes Fahrplankonstrukt.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den vorgesehenen Fahrplan am rechten Seeufer mit dem Viertelstundentakt zwischen Herrliberg und Zürich-HB werktags zwischen 05.00 und 20.00 Uhr? Wie beurteilt er die Taktbrüche und das erzwungene Umsteigen in Meilen z.B. für Spitalbesucher nach Männedorf oder zum Einkaufen nach Rapperswil?
2. Liegen Kundenbefragungen zu diesem Konzept vor? Welche Verkehrsdaten, welche Frequenzerhebungen und welche Fahrgastprognosen führten zu diesem unmöglichen Fahrplankonzept?
3. Wie würden die Taktbrüche an den Busknotenbahnhöfen gelöst? Haben die Busbetriebe und die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) ein diesbezügliches Konzept? Wie sehen die Fahrpläne aus? Mit welchen Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus an den Bahnhöfen ist tagsüber, abends ab 20.00 Uhr sowie samstags und sonntags zu rechnen?
4. Welche zusätzlichen Kosten verursacht das vom ZVV für 1999 erarbeitete Fahrplankonzept am rechten Seeufer? Welche Anteile haben der Kanton und welche die Gemeinden zu bezahlen? Welchen Mehrbetrag haben die einzelnen Gemeinden gegenüber 1997 zu leisten?
5. Welche anderen Fahrplankonzepte wurden vom ZVV erarbeitet? Wie sehen diese aus? Hätten diese andere Doppelspuren und Bahnhofausbauten zur Folge gehabt als die vom ZVV favorisierte Variante? Welche baulichen Massnahmen ziehen die einzelnen Fahrplanvarianten nach sich?
6. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit den Gemeinden am rechten Seeufer sowie der Planungsgruppe Pfannenstiel ein Fahrplankonzept für die Linie Zürich-Meilen-Rapperswil zu erarbeiten, das den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und das auf störende Taktbrüche verzichtet, z.B. durch Beibehaltung des integralen

Halb-studentaktes der S7 und Weiterführung der bewährten zusätzlichen Entlastungszüge für den oberen Seeteil mitsamt Rapperswil?

Ulrich Welti