

**ANFRAGE** von Adrian Bucher (SP, Schleinikon)

betreffend Randstundenkonzept S5

---

Im Rahmen des sogenannten Randstundenkonzeptes wird davon gesprochen, die S5 von Dielsdorf nach Niederweningen abends durch Busse zu ersetzen. So wird jedenfalls im "Zürcher Unterländer" (ZU) Walter Diener, Leiter der Stabsstelle öffentlicher Verkehr bei der Volkswirtschaftsdirektion zitiert.

Mit dem Randstundenkonzept möchten die Regierung und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bekanntlich Nachfrageschwankungen im Tagesverlauf, insbesondere Überkapazitäten am späteren Abend Rechnung tragen. Überkapazitäten - schreibt die Regierung in der Antwort auf die Dringliche Interpellation (KR-Nr. 392/97) - bedeuteten auf die Dauer eine Bindung von Mitteln, die entweder eingespart oder für erfolgreichere Angebote eingesetzt werden könnten. Ziel des Randstundenkonzeptes sei es, ein Maximum an Kosten zu reduzieren, ohne die Attraktivität der S-Bahn in unzumutbarer Weise zu schmälern.

Weiter gab die Regierung bekannt, dass nach heutiger Einschätzung ein Sparpotential von höchstens 10 Mio. Franken pro Jahr bestehe, was fünf Prozent der Kostenunterdeckung der S-Bahn Zürich von 195 Mio. Franken entspreche. Aufgrund der Auswahl von Massnahmen, welche die Attraktivität der S-Bahn nur untergeordnet einschränkten, sei mit Ertragsausfällen von lediglich rund 0,5 Mio. Franken zu rechnen.

Soweit die Begründung des ZVV für das Randstundenkonzept.

An der Bahnstrecke Dielsdorf - Niederweningen liegen - neben Dielsdorf - vier Stationen. Die Fahrzeit beträgt 10 Minuten. Der Bevölkerung ist das Umsteigen auf einen Bus während Bauarbeiten auf dieser Strecke in höchst unguter Erinnerung. Neben dem Umsteigen selbst (Unterführung) und den im Bus engen Platzverhältnissen störte vor allem die mehr als doppelt so lange Fahrzeit. Vom Bahnhof Dielsdorf führt die Strasse zuerst durchs Dorf auf die Hauptstrasse; diese muss aber immer wieder verlassen werden, um zu den etwas abgelegenen Bahnhöfen zu gelangen. Der doppelte Zeitaufwand wird aber nicht nur für die Passagiere zu einem Problem, sondern auch für den Fahrplan: der "Abendbus" müsste in Niederweningen und in den folgenden Dörfern früher abfahren, um die ordentliche S5 in Dielsdorf erreichen zu können.

In diesem Zusammenhang bitte ich Sie um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Von welchem Zeitpunkt an ist beabsichtigt, die Bahnverbindung Dielsdorf - Niederweningen gemäss Randstundenkonzept auf Busbetrieb umzustellen? Welche Kurse ab Zürich, respektive ab Niederweningen, sollen umgestellt werden?
2. Mit welcher Umsteige- und mit welcher Fahrzeit wird für diese Strecke gerechnet?
3. Mit welcher mittleren Gesamtfahrzeit wird gerechnet, falls die Aussage von Regierungsrat Homberger mitberücksichtigt wird, wonach dank Busbetrieb noch zusätzliche kundenfreundliche Haltestellen möglich würden?
4. Gemäss ordentlichem Fahrplan verlässt die S5 Niederweningen jeweils um ca. 20 Uhr. Wann müsste der "Randstundenbus" abfahren? Wie wird dieser Taktbruch kommuni-

ziert angesichts der publizierten Verlautbarung, dass ein einpäsamer Grundtakt beibehalten werde?

5. Die Einführung einer direkten Verbindung von Niederweningen nach Zürich (ohne das im "Vor-S-Bahn-Zeitalter" übliche Umsteigen in Oberglatt) hat die Passagierfrequenzen massiv erhöht. Mit welcher Änderung des modal split rechnet die Regierung nach dieser Wiedereinführung des Umsteigens in Dielsdorf?
6. Wegen des noch immer fehlenden Halbstundentaktes (auch in der Nicht-Randzeit!) fahren viele Bahnkunden vom Wehntal mit dem Privatauto nach Oberglatt, von wo aus halbstündliche Anschlüsse bestehen. Entsprechend prekär ist dort auch die Parkplatzsituation - trotz Parkuhr. Analog ist auch damit zu rechnen, dass potentielle Randstundenpassagiere aus dem Wehntal mit dem Privatauto nach Dielsdorf fahren und erst dort auf die S5 umsteigen. Steht der ZVV mit den Dielsdorfer Behörden in Kontakt, um entsprechende Parkierungskonzepte zu entwickeln? Wird er sich an deren Kosten beteiligen?
7. Im ordentlichen Fahrplan kreuzen sich die von Niederweningen und von Zürich kommenden Züge in Dielsdorf. Soll nun die aus Zürich ankommende S5 während der Randstunden in Dielsdorf gleich wenden, um den Takt nach Zürich wieder zu übernehmen? Wenn nein: Wie lange wird die Komposition jeweils in Dielsdorf stehenbleiben? Wenn ja: Wie lange braucht die Komposition, bis sie wieder abfahrtsbereit ist? Wird der Fahrplan generell oder nur während der Randzeiten entsprechend geändert?
8. Freitag-, Samstag- und Sonntagabende gelten unter Fachleuten nicht als nachfrageschwach. Werden sie vom Randstundenkonzept ausgenommen?
9. Die S-Bahn ist bekanntlich ein Unternehmen, das mit hohen Fixkosten (vor allem Abschreibungen) und eher tiefen Grenzkosten (Energie, Unterhalt) operiert. Wie wirkt sich das Randstundenkonzept auf die Fixkosten aus, wie auf die Grenzkosten?
10. Wo fallen Kosten an beim beabsichtigten Randstundenkonzept der S5? In welcher Höhe?
11. Welche Einsparungen werden erwartet? Wiegen sie den zu erwartenden Unmut bei der Bevölkerung und den ebenfalls zu erwartenden Umsteigeeffekt auf den motorisierten Individualverkehr auf?

Für die Beantwortung meiner Fragen danke ich dem Regierungsrat.

Adrian Bucher