

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

KR-Nr. 208/2006

Sitzung vom 27. September 2006

### **1382. Anfrage (Kosten-Nutzen-Verhältnis für ein konkurrenzfähiges S-Bahn-System)**

Die Kantonsräte Prof. Peter Weber, Wald, Patrick Hächler, Gossau, und Martin Kull, Wald, haben am 10. Juli 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Entgegen den Zielsetzungen für den öffentlichen Personenverkehr im kantonalen Richtplan plant der Zürcher Verkehrsverbund im Rahmen des Haushaltsgleichgewichts 2006 erstmals einen Abbau des S-Bahn-Angebots, teilweise kompensiert durch Bus-Ersatz-Dienste, und verlagert somit einen Teil des öffentlichen Verkehrs von der Schiene auf die Strasse.

Die Unterzeichnenden sind der Auffassung, dass auf dem S-Bahn-Netz im Kanton Zürich flächendeckend und dauerhaft ein attraktives Grundangebot gewährleistet werden soll, um den Strassenverkehr durch eine valable Alternative zu entlasten und um die Standortattraktivität durch gute, schnelle und zuverlässige Bahnverbindungen zwischen Stadt und Land im ganzen Kanton zu fördern. Damit wird auch langfristig eine effiziente Nutzung der kapitalintensiven Bahn-Infrastruktur sichergestellt.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage der Kosten-Nutzen-Relation, weshalb wir den Regierungsrat ersuchen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Um wie viel würden sich die jährlichen Betriebskosten der Zürcher S-Bahn erhöhen, wenn auf dem S-Bahn-Netz des Kantons die halbstündliche Bedienung aller Halte durch die Bahn montags bis freitags bis etwa 20 Uhr gewährleistet würde? Die halbstündliche Bedienung einer Strecke darf dabei durch eine halbstündlich verkehrende Linie oder durch die Überlappung zweier Linien, die je im Stundentakt verkehren, erfolgen.
2. Um wie viel würden sich diese Kosten zusätzlich erhöhen, wenn dasselbe Angebot auch aufs Wochenende und täglich bis etwa um Mitternacht ausgedehnt würde?
3. Wie hoch würden die zwingend notwendigen Investitionen ausfallen, um diese halbstündliche Bedienung der S-Bahn-Strecken im Kanton zu gewährleisten, wenn man auch einen leicht «hinkenden Halbstundentakt» (z. B. 25/35) in Kauf nehmen würde?

4. Um welche Investitionen und in welchem Umfang im Einzelnen würde es sich dabei handeln?
5. Wie hoch sind die – ohne Tarifierhöhung – zu erwartenden, jährlichen Mehreinnahmen, die eine flächendeckende halbstündliche Bedienung des S-Bahn-Netzes generieren würden?
6. Wie hoch sind die jährlich durch ein solches S-Bahn-Angebot zu erwartenden Einsparungen beim Busbetrieb?
7. Wie hoch würde schätzungsweise der durch ein solches S-Bahn-Angebot induzierte, monetarisierte Nutzen für die Gesamtwirtschaft jährlich ausfallen, der sich aus Entlastung des Strassenverkehrs, Standort- und Wirtschaftsförderung sowie Förderung des Umweltschutzes und der Gesundheit der Bevölkerung ergeben würde?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Prof. Peter Weber, Wald, Patrick Hächler, Gossau, und Martin Kull, Wald, wird wie folgt beantwortet:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) sieht vor, dass der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen erschliesst und eine Grundversorgung gewährleistet. Laut der dazugehörigen Angebotsverordnung (LS 740.3) wird im Bereich der Grundversorgung der Stundentakt angeboten, sofern eine genügende Nachfrage besteht. Bei hoher Nachfrage können Fahrplanverdichtungen eingeführt werden, bei mangelnder Nachfrage kann der Fahrplan ausgedünnt werden. Weder Gesetz noch Verordnung schreiben vor, mit welchem Verkehrsmittel die Erschliessung zu gewährleisten ist. Der Einsatz der Verkehrsmittel und die Häufigkeit der Verbindungen hängen insbesondere von der Nachfrage, der dadurch erforderlichen Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels und der Wirtschaftlichkeit ab.

Das Kantonsgebiet ist heute mit der S-Bahn bereits sehr gut erschlossen. Die grossen Herausforderungen liegen in der nachfragegerechten Anpassung der bestehenden Angebote, insbesondere im Beseitigen bestehender und absehbarer Kapazitätsengpässe. In den vergangenen Jahren wurde der Halbstundentakt auf Grund der stetig wachsenden Nachfrage auf verschiedene neue Strecken ausgedehnt. Ab Dezember 2006 werden noch fünf Eisenbahnstreckenabschnitte – entsprechend rund 13% der gesamten Bahnstreckenlänge im Kanton Zürich – beste-

hen, die nur einmal stündlich mit einer S-Bahn bedient werden. Die meisten dieser fünf Strecken werden aber zusätzlich mit einer Busverbindung bedient, sodass auch hier zwei stündliche Verbindungen bestehen. Weitere Ausbauten der S-Bahn können bei entsprechendem Nachfragepotenzial auch in Zukunft erfolgen. Die vom ZVV im Jahr 2000 vorgestellte S-Bahn-Vision zeigt die entsprechenden langfristigen Zielvorstellungen.

Die Beantwortung der gestellten Fragen betreffend Kostenfolgen für Betrieb und Infrastruktur setzt entsprechende Fahrplankonzepte voraus. Solche Konzepte und die Berechnung der darauf abgestützten notwendigen zusätzlichen Infrastruktur sind äusserst komplex und sehr zeitaufwendig. Allein die Abschätzung der notwendigen Infrastrukturausbauten würde detaillierte Studien bedingen, die mit hohem zeitlichem Aufwand verbunden wären. Die folgenden Angaben zu den Kostenfolgen für den Ausbau der Infrastruktur und den Betrieb sind daher als grobe Schätzungen zu verstehen, die auf Erfahrungswerten beruhen. Sie sind als Anhaltspunkte für die Beurteilung der ungefähren Kosten, die dem Kanton durch die Umsetzung eines konsequenten Halbstundentaktes entstehen würden, durchaus tauglich. Sie sind aber nicht verbindliche Richtzahlen und sagen nichts über die Zweckmässigkeit solcher Investitionen und der Mittelverwendung aus.

Zu Fragen 1 und 2:

Die Ausdehnung des Bahnangebotes zur halbstündlichen Bedienung aller Haltepunkte auf Kantonsgebiet von Montag bis Freitag bis 20 Uhr würde zusätzliche Betriebskosten von rund 16 Mio. Franken pro Jahr verursachen.

Bei einem zusätzlichen Ausbau des Bahnangebots an allen Tagen bis Mitternacht würden sich die zusätzlichen Betriebskosten um weitere rund 44 Mio. Franken pro Jahr erhöhen.

Zu Fragen 3 und 4:

Die Investitionen für die minimal notwendige zusätzliche Infrastruktur für den Betrieb von zwei stündlichen Verbindungen auf zürcherischem Gebiet belaufen sich auf ungefähr 90 Mio. Franken. Darin nicht enthalten sind die mit den 3. Teilergänzungen beschlossenen 53 Mio. Franken für Bahnhofausbauten in Buchs-Dällikon und Otelfingen. Mit dieser minimalen zusätzlichen Infrastruktur lässt sich allerdings weder für die Fahrgäste noch für den Betrieb ein optimaler Fahrplan gestalten. Um kurze Umsteigezeiten oder umsteigefreie Verbindungen zu gewährleisten und das Angebot wirtschaftlich betreiben zu können, sind erhebliche zusätzliche Investitionen notwendig.

Im Kanton Zürich wird es ab Dezember 2006 noch auf fünf Eisenbahnstrecken einzelne Bahnhöfe geben, die nicht (oder nur vereinzelt in den Hauptverkehrszeiten) durch zwei stündliche Bahnverbindungen bedient werden:

*Strecke Bülach–Oberglatt:*

Bahnhof Niederglatt

Die stündlich verkehrende S5 gewährleistet zusammen mit der Buslinie 510 den Halbstundentakt für Niederglatt. Ein Halbstundentakt, der allein mittels S-Bahnen gefahren wird, könnte durch eine Verlängerung der S22 von Schaffhausen–Bülach über Niederglatt bis Oberglatt hergestellt werden. Für die zusätzlichen Züge müsste in Oberglatt ein Wendegleis für rund 20 Mio. Franken erstellt werden. Diese Lösung würde allerdings die Produktivität der S22 deutlich verschlechtern und trotzdem keine umsteigefreie Verbindung bis Zürich bieten. Die mittelfristige Planung sieht deshalb vor, die S5 halbstündlich über Niederglatt bis Rafz zu führen und zusätzlich eine neue S-Bahn-Linie ab Zürich ins Wehntal verkehren zu lassen. Diese Lösung setzt voraus, dass die Durchmesserlinie Altstetten–Hauptbahnhof–Oerlikon und zwei zusätzliche Gleise in Oerlikon bestehen. Zusätzlich sind Gleisanpassungen in Oberglatt (rund 10 Mio. Franken) und ein Ausbau der Bahnhöfe im Wehntal für Züge von 300 m Länge (rund 30 Mio. Franken) zu verwirklichen.

*Strecke Regensdorf-Watt–Würenlos–Baden:*

Bahnhof Otelfingen

Die Verdichtung des Angebotes der S6 zum Halbstundentakt zwischen Regensdorf-Watt und Buchs-Dällikon ist Bestandteil der 3. Teilergänzungen zur S-Bahn und wird per Dezember 2007 verwirklicht. Der Bahnhof Otelfingen wird während neun Stunden pro Tag einen Halbstundentakt nach Zürich HB erhalten. Eine Ausdehnung des Halbstundentaktes auf den ganzen Tag bis Otelfingen würde eine Doppelspur zwischen Buchs und Otelfingen mit Baukosten von 40 Mio. Franken bedingen. Für die durchgehende halbstündliche Bedienung aller Haltestellen bis Baden wären auf dem Gebiet des Kantons Aargau weitere 50 Mio. Franken zu investieren.

*Strecke Bauma–Rüti:*

Bahnhöfe Steg, Fischenthal, Gibswil, Wald und Tann

Ab 2007 wird der Bahnhof Wald durch die halbstündlich verkehrende Buslinie 885 mit Rüti verbunden, die zusätzlich zum Stundentakt der S26 während der gesamten Betriebszeit verkehrt.

Die Strecke Bauma–Wald–Rüti könnte mit den vorhandenen Anlagen grundsätzlich zweimal pro Stunde bedient werden. Die Produktionskosten wären allerdings wirtschaftlich nicht vertretbar. Ein kostengünstigerer Betrieb auf der Grundlage des Fahrplans 2007 könnte durch eine neue Kreuzungsstelle in Tann und mit einer verbesserten Kreuzungsanlage bei Fischenthal erreicht werden. Dies setzt aber Investitionen von rund 50 Mio. Franken voraus. Ein Übergang zu einem reinen Halbstundentakt würde Baukosten von gesamthaft über 120 Mio. Franken auslösen, weil zusätzlich die Bahnanlagen bei Wila und Saland ausgebaut werden müssten.

*Strecke Seuzach–Stein am Rhein:*

Bahnhöfe Dinhard, Thalheim-Altikon, Ossingen und Stammheim

Die stündlich durch die S29 bedienten Bahnhöfe verfügen mit den Linien 605 (Dinhard, Thalheim-Altikon) und 612 (Ossingen und Stammheim) über zusätzliche halbstündliche Busverbindungen. Die Verdichtung der S29 zum Halbstundentakt auf der Strecke Stein am Rhein–Seuzach wäre mit den heutigen Anlagen möglich. Es würden sich allerdings lange Umsteigezeiten auf die S12 in Seuzach ergeben. Eine Verbesserung dieses Zustandes würde bauliche Investitionen in Seuzach (rund 10 Mio. Franken) bedingen und zu höheren Betriebskosten führen. Sollte die S29 ausserdem halbstündlich bis Winterthur verkehren, müsste im Raum Winterthur eine neue Fahrlage gewählt werden. Ausserdem müssten zwischen Oberwinterthur und Wallrüti eine Doppelspur für rund 20 Mio. Franken erstellt und in Stammheim die Kreuzungs- und Zugangsverhältnisse für rund 10 Mio. Franken verbessert werden.

*Strecke Eglisau–Zurzach–Waldshut:*

Bahnhof Zweidlen

Die Verdichtung des Angebots der S41 zum Halbstundentakt erfordert einen Doppelspurausbau bei Zweidlen von rund 30 Mio. Franken.

Damit auf allen Linien im ZVV-Gebiet nicht nur zwei stündliche Verbindungen, sondern ein reiner Halbstundentakt gefahren werden könnte, wären nach zurückhaltenden Schätzungen zusätzlich zu den geplanten Investitionen bei der Durchmesserlinie und den 4. Teilergänzungen zur S-Bahn bauliche Investitionen von weit über 1000 Mio. Franken notwendig.

Zu Frage 5:

Die Abschätzung der zusätzlichen Einnahmen bei einer flächendeckend halbstündlichen Bedienung des S-Bahn-Netzes ist ohne detaillierten Fahrplan (Umsteigevorgänge, Anschlussqualität, angepasste Busfahrpläne) nicht möglich. Da aber die meisten stündlich bedienten

Bahnhöfe zusätzlich halbstündlich durch Buslinien erschlossen sind, steht den Fahrgästen bereits heute ein gutes Angebot zur Verfügung. Die Steigerung der Nachfrage und damit der Mehreinnahmen dürfte sich daher auf tiefem Niveau bewegen.

Zu Frage 6:

Die meisten Busangebote sind auch notwendig, wenn das Bahnangebot ausgebaut wird. Es könnten lediglich rund Fr. 800 000 pro Jahr eingespart werden, bei Mehrkosten von 16 bis 60 Mio. Franken für das Bahnangebot (vgl. Fragen 1 und 2).

Zu Frage 7:

Eine auch nur annähernd seriöse Berechnung des induzierten Nutzens für die Gesamtwirtschaft in den Bereichen «Entlastung Strassenverkehr, Standort- und Wirtschaftsförderung, Umweltschutz und Gesundheit» würde umfangreiche und ausgedehnte Studien erfordern. Eine quantifizierbare Aussage ist daher mit verhältnismässigem Aufwand nicht möglich.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**