

Sitzung vom 24. September 1997

2074. Anfrage (S-Bahn-Fahrplan 1999 am rechten Zürichseeufer Zürich–Meilen–Rapperswil mit Viertelstundentakt und Taktbruch)

Kantonsrat Ulrich Welti, Küsnacht, hat am 7. Juli 1997 folgende Anfrage eingereicht:

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 Uhr sowie an Samstagen und Sonntagen gilt ein anderer Fahrplan. Dadurch entstünden jeden Tag sogenannte Taktbrüche. Mit dem ständigen Wechseln des Fahrplans würden die Vorteile des Taktfahrplans 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 Viertelstundentakts. 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 5 und 20 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 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 die 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 Halbstundentaktes der S7 und Weiterführung der bewährten zusätzlichen Entlastungszüge für den oberen Seeteil mitsamt Rapperswil?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ulrich Welti, Küsnacht, wird wie folgt beantwortet:

1. Konzept für die 2. Teilergänzung der S-Bahn

Das neue Angebotskonzept für das rechte Zürichseeufer, das auf Fahrplanwechsel 1999 in Betrieb genommen wird, beruht auf der Strategie für die 2. Teilergänzung der S-Bahn, welche der Abstimmungsvorlage vom 26. November 1989 zugrunde lag. Gemäss dieser Strategie soll im ganzen Kanton ein Eisenbahnangebot mit einheitlichen Merkmalen und Qualitätsstandards geschaffen werden, dessen Umfang entsprechend der heutigen und der möglichen künftigen Nachfrage abgestuft wird. Die Zahl der Züge auf den einzelnen

Strecken richtet sich nach dem aus den Einwohnern und Arbeitsplätzen im Einzugsgebiet einer Linie abgeleiteten Verkehrspotential und den absehbaren Entwicklungstendenzen. Im Bereich der Grundversorgung gilt grundsätzlich ein Stundentakt. Wo die Voraussetzungen für eine starke Marktstellung des öffentlichen Verkehrs vorhanden sind, wird ein Halbstundentakt angeboten. Im Bereich der grossen und dichten Siedlungsgebiete mit starker Nachfrage sollen drei oder mehr Züge pro Stunde geführt werden. Dies gilt insbesondere für die beiden Seeufer, das Limmattal und die Verbindungen Richtung Oberland und Effretikon.

Die bisher im Rahmen der 2. Teilergänzung vorgenommenen Angebotsveränderungen haben sich bewährt. Hinzuweisen ist namentlich auf die Nachfragesteigerungen im Limmattal als Folge der Verdichtung des Angebots zu einem Viertelstundentakt. Die bereits seit 1990 bestehenden beschleunigten S-Bahn-Linien (S2, S5 und S12) sind ebenfalls sehr erfolgreich. Durch solche Qualitätsverbesserungen des Bahnangebotes gewinnt der öffentliche Verkehr an Attraktivität im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und erleichtert potentiellen Kunden das Umsteigen. Die in anderen Korridoren verwirklichten Angebots- und Nachfragesteigerungen stehen am rechten Seeufer noch aus.

2. Konzeptentwicklung für das rechte Seeufer

2.1. Datengrundlagen

Für die Entwicklung des neuen Angebotskonzepts am rechten Zürichseeufer wurde hauptsächlich auf das Marktpotential und auf die heutigen Verkehrsströme abgestellt. Abgeschätzt wurde sodann die aus den Angebotsverbesserungen zu erzielende Nachfrageentwicklung. Die Nachfrageentwicklung in anderen Korridoren nach Einführung vergleichbarer Angebotsverbesserungen bildete dabei eine gute Erfahrungsgrundlage. Besonders zu berücksichtigen ist am rechten Seeufer auch die Verlagerung von Verkehrsströmen, vor allem im oberen Bereich: Mit der Einführung der beschleunigten S5 hat sich seit 1990 ein Teil des Verkehrsaufkommens der S7 auf die S5 verlagert. Durch die Verkürzung der Reisezeiten am rechten Seeufer wird ein Teil dieser Fahrgäste auf die beschleunigte S7 wechseln und damit die S5 entlasten.

Die Auswertung der Volkszählung ergibt folgende Anteile der verschiedenen Pendlerströme

1. Unteres rechtes Seeufer (Herrliberg bis Zollikon)–Stadt Zürich (43%)
2. Obere Seeufergemeinden (Meilen bis Rapperswil)–Stadt Zürich (30%)
3. Binnenverkehr im Raum der oberen Seeufergemeinden (18%)
4. Binnenverkehr im Raum der unteren Seeufergemeinden (4%)
5. Verkehr zwischen den oberen und den unteren Seeufergemeinden (4%)

Kundenbefragungen eignen sich nicht für quantitative Leistungsverbesserungen und wurden deshalb für die Erarbeitung des neuen Angebotskonzepts nicht durchgeführt. Die mittels Marktforschung festgestellten Wünsche und Bedürfnisse der Kunden im Zürcher Verkehrsverbund dienen vor allem als Grundlage für qualitative Verbesserungen.

2.2. Konzeptvarianten

Die ersten Konzeptarbeiten für Angebotsverbesserungen am rechten Seeufer liegen bereits zehn Jahre zurück. Seither wurde, zum Teil auch von dritter Seite, rund ein Dutzend unterschiedlicher Varianten ausgearbeitet, auf ihre betriebliche Machbarkeit hin überprüft, nach verschiedenen Kriterien bewertet und optimiert. An diesem Vorgang waren Fachleute und Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden und Institutionen beteiligt.

Einige der Konzepte erwiesen sich als betrieblich nicht machbar (z.B. fehlende Kreuzungsmöglichkeiten, sich gegenseitig konkurrenzierende Fahrlagen verschiedener S-Bahn-Linien zwischen HB–Stadelhofen– Hardbrücke, fehlende Wendeanlage in Meilen, zu kurze Zugfolgezeiten) oder als mit dem übrigen Liniennetz der S-Bahn nicht kompatibel.

2.3. Beurteilungskriterien für die Konzeptevaluation

Folgende auf die Strategie der 2. Teilergänzung abgestimmte Beurteilungskriterien waren für die Evaluation der betrieblich machbaren Varianten wegleitend:

- Substantielle Fahrzeitverkürzungen für die oberen Seeufergemeinden (Meilen bis Rapperswil)
- Kosten-/Nutzen-Verhältnis
- Ausrichtung auf die wichtigsten Verkehrsströme
- Anschlussqualität in Zürich, Rapperswil und Meilen
- Regelmässige Kursintervalle
- Kompatibilität mit dem restlichen S-Bahn-Netz

- Flexibilität für ein kundenfreundliches Randstundenkonzept
- Inbetriebnahme spätestens im Juni 1999

2.4. Ergebnis der Evaluation

Das 1991 von den Schweizerischen Bundesbahnen und dem Zürcher Verkehrsverbund beschlossene Konzept (Konzept '91) mit einer Beschleunigung der S7 für das obere Seeufer und einer Verdichtung zum Viertelstundentakt im unteren Teil erfüllt von allen untersuchten Varianten die Beurteilungskriterien am besten.

2.5 Beschleunigung der S7 zugunsten der Gemeinden am oberen rechten Seeufer

Die Einführung einer beschleunigten S-Bahn-Linie für die oberen Seeufergemeinden ergibt gestützt auf die Erfahrungen in anderen Bahnkorridoren die grössten Chancen für Marktanteilgewinne. Die massive Verkürzung der Reisezeit stellt einen wichtigen Erfolgsfaktor dar. Diese Verbesserung ist unbestritten.

Als Alternative zur Beschleunigung der S7 bestünde die Möglichkeit, die bestehenden Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten beizubehalten. Diese Variante ist jedoch mit erheblichen Nachteilen verbunden. Die Zusatzzüge kosten je Leistungseinheit fast das Doppelte von Kursen, die im Taktgefüge verkehren. Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass auch tagsüber im Einkaufs- und Freizeitverkehr ein hohes Nachfragepotential besteht. Auf anderen S-Bahn-Linien hat der bereits 1990 vorgenommene Ersatz von Zusatzzügen durch einen systematischen Taktfahrplan zu Nachfragesteigerungen über die ganze Betriebszeit geführt.

2.6 Taktintervall für die Gemeinden am unteren rechten Seeufer

Der Viertelstundentakt am unteren rechten Seeufer, der durch die Überlagerung zweier Linien mit Halbstundentakt entsteht, ist durch das grosse Marktpotential begründet und steht damit im Einklang mit der Strategie der 2. Teilergänzung. Aufgrund der Erfahrungswerte aus anderen Korridoren kann erwartet werden, dass mit dieser Verdichtung wesentliche Nachfragesteigerungen erzielt werden können. Falls die vom Zürcher Verkehrsverbund geforderte Weiterführung einer dieser Linien zum Flughafen betrieblich umsetzbar ist, wird das Konzept zusätzlich an Attraktivität gewinnen.

Umsteigefreie Verbindungen im Verkehr zwischen den unteren und den oberen Seegemeinden könnten nur durch eine bis Rapperswil führende Linie mit Halt an allen Stationen ermöglicht werden. Ein solches Konzept würde jedoch am oberen rechten Seeufer zu einem Überangebot führen. Gestützt auf die Tatsache, dass nur ein sehr geringer Teil der Fahrgäste zwischen den oberen und den unteren Seegemeinden verkehrt, ist der Nachteil des Umsteigens in Meilen in Kauf zu nehmen.

3. Infrastruktur

Die Infrastrukturausbauten beruhen auf dem vorgestellten Konzept '91, zu dem sich auch die Gemeinden am rechten Seeufer bei verschiedenen Gelegenheiten bekannt haben. Die Auswirkungen anderer Konzepte auf die Infrastrukturmassnahmen wurden eingehend untersucht. Alternative Investitionsprogramme hätten die Gesamtkosten nicht wesentlich verändert. Um vollständige Flexibilität in der Angebotsplanung bewahren zu können, bedürfte es eines durchgehenden Doppelspurausbaus am rechten Seeufer. Ein solcher Infrastrukturausbau auf Vorrat wäre wirtschaftlich nicht zu verantworten.

4. Randstundenkonzept

Ein Fahrplankonzept für die S-Bahn in Randverkehrszeiten wird mit den vom Kantonsrat am 6. März 1995 beschlossenen Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr ausdrücklich verlangt. In Anbetracht der Nachfrageschwankungen im Tagesverlauf ist die Reduktion des Angebotes in Randverkehrszeiten auch sinnvoll, führt aber zwingend zu Veränderungen im Fahrplan. Die Verschiebung der Fahrzeiten verlangt von den Fahrgästen in jedem Fall eine gewisse Verhaltensänderung, sowohl im Falle der Variante '91 als auch bei den meisten anderen der überprüften Konzepte.

Angebotsreduktionen in den Randstunden müssen zurückhaltend geplant und sorgfältig geprüft werden. Im Maximum darf der Abbau eine Angebotsstufe umfassen, beispielsweise eine Reduktion vom Viertelstundentakt auf den Halbstundentakt. Ziel der nachfrageorientierten Angebotsanpassungen muss es sein, ein Optimum an Kostenreduktion für Kanton und Gemeinden bei Aufrechterhaltung eines ausreichenden Qualitätsstandards zu finden, was auch im Sinne der betroffenen Gemeinden ist.

5. Buskonzepte

Aufgrund der durchgeführten Analysen sehen die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland in der Umstellung der Buskonzepte an das geänderte Bahnkonzept während der Randverkehrszeiten keine besonderen Schwierigkeiten. Sie erachten diese Umstellung in Zeiten reduzierter Nachfrage ebenfalls als sinnvoll. Die Busse werden tagsüber auf die Bedürfnisse der Pendler ausgerichtet. Am Abend und am Wochenende müssen die Fahrpläne auf das Randzeitenkonzept angepasst werden. Auf kurze Übergangszeiten in Lastrichtung wird grosser Wert gelegt. Detaillierte Fahrpläne liegen noch nicht vor. Diese werden im Laufe des Fahrplanverfahrens im Dialog mit den Vertretungen der Gemeinden und den regionalen Verkehrskonferenzen entwickelt.

6. Analyse von Kosten und Nutzen

Für den Zürcher Verkehrsverbund als Ganzes gilt weiterhin, dass die Kostenunterdeckung, gemäss den Grundsätzen des Kantonsrates, real auf dem Stand von 1996 eingefroren bleibt. Zu den Kosten des neuen Angebotskonzepts am rechten Seeufer liegen zum heutigen Zeitpunkt erste Schätzungen vor. Die erste Richtofferte der S-Bahn Zürich wird im Herbst 1997 vorliegen. Auf der Basis des Angebotskonzeptes '91 ist mit einer Verdoppelung der Zugkilometer zu rechnen. Dank kontinuierlich verbesserter Produktivität ergibt sich daraus kein linearer Anstieg der Kosten. Ausserdem entfallen im neuen Konzept die pro Zugkilometer deutlich teureren Zusatzzüge. Zu berücksichtigen sind auch die erwarteten Mehreinnahmen.

Die Einführung des Angebotskonzepts führt, bedingt durch den Wegfall der Zusatzzüge, bei den Gemeinden am oberen rechten Seeufer zu Minderkosten von maximal 16000 Franken. Für die Gemeinden am unteren rechten Seeufer entstehen durch die Angebotsverdichtung Mehrkosten. Die höchste jährliche Mehrbelastung beträgt 195000 Franken für die Gemeinde Küsnacht, was 12% ihres diesjährigen Beitrags entspricht.

7. Weiteres Vorgehen

Angesichts der bereits weit fortgeschrittenen Planungsarbeiten und der unbestrittenen Vorzüge des ausgewählten Konzeptes erscheint die Wiederaufnahme einer Grundsatzdiskussion nicht zweckmässig. Die notwendigen Investitionen wurden bereits getätigt; durch eine Verschiebung der Einführung würden lediglich Marktchancen vergehen.

Ein gewisser Spielraum in der Ausgestaltung des Angebots besteht beim Randstundenkonzept und bei der Dichte des Angebots am unteren rechten Seeufer während der Nebenverkehrszeiten. Von verschiedener Seite eingebrachte Verbesserungsvorschläge und Änderungsanträge der geplanten Angebotsverbesserungen wurden und werden auch in Zukunft gründlich geprüft, bezüglich ihrer Auswirkungen miteinander verglichen und gegebenenfalls im Rahmen des Fahrplanverfahrens im Angebotskonzept berücksichtigt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi