

Sitzung vom 20. Mai 1997

**1054. Anfrage (Steigerung der Produktivität der S-Bahn – insbesondere auf der S5 und auf der S22)**

Kantonsrat Adrian Bucher, Schleinikon, und Kantonsrätin Susanne Frutig, Dielsdorf, haben am 3. März 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der vom Regierungsrat am 27. November 1996 zuhanden des Kantonsrates verabschiedete Rahmenkredit des Zürcher Verkehrsverbundes/ZVV) für die Fahrplanperiode 1997/99 soll um 18,2 Mio. Franken tiefer ausfallen als der Rahmenkredit 1995/97. Dies obwohl die Belastung aus der Revision des Eisenbahngesetzes in den Fahrplanjahren 1997/98 und 1998/99 durch die Erhöhung der Kantonsanteile um je 5% nochmals spürbar zunehmen wird.

Der Regierungsrat will den Kredit kürzen, obschon noch grössere Teile unseres Kantons weiterhin ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (z.B. Wehntal, Weinland, Tösstal).

Die Wehntaler Interessengemeinschaft «Förderung öffentlicher Verkehr – taktvoller nach Zürich» (IG Wehntal) hat im Juni 1996 im Wehntal eine Umfrage gestartet, in welche sie die Meinung der Bevölkerung zur Forderung nach einem Halbstundentakt nach Zürich erforschen wollte. Das Umfrageergebnis fiel klar zugunsten der Verdichtung des Fahrplanes vom gegenwärtigen Stunden- zum Halbstundentakt aus.

Aufgrund dieser Ergebnisse stellt die IG Wehntal am 30. September 1996 im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens das Begehren, es sei auf der Linie Oberglatt–Niederweningen auf 1997 der Halbstundentakt – zumindest in den Stosszeiten – einzuführen. In der Begründung stellte die IG Wehntal die Frage, ob nicht mit einer Steigerung der Produktivität der S-Bahn-Linien S5 und S22 die Einführung des Halbstundentaktes auf der Linie Oberglatt–Niederweningen mit den gleichen Kosten zu erhalten wäre, die heute schon anfallen: Mit der Ausnützung der Wartezeiten (die S5 weist in Niederweningen eine regelmässige Stillstandzeit von 40 Minuten und in Rafz von 34 Minuten auf; die S22 eine solche von 45 Minuten in Schaffhausen) könnte wertvolle Fahrzeit gewonnen werden.

Denkbar wären Lösungen, bei welchen im Wehntal nicht mehr die S5, sondern eine andere direkt und ohne Umsteigen nach Zürich und die S5 dafür im Halbstundentakt nach Bülach–Rafz, eventuell nach Neuhausen–Schaffhausen verkehren würde. Die S22 könnte allenfalls überflüssig werden.

Gerade unter dem Spardruck sind für den ZVV intelligente Lösungen gefragt, wenn er gemäss eigenen Grundsätzen «Angebot und Attraktion des öffentlichen Verkehrs verbessern» und «das Angebot besser an die Nachfrage anpassen» will. (Antrag 3544 des Regierungsrates vom 27. November 1996).

Wir stellen dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Wie realistisch erachtet der Regierungsrat die vorgesehene Entwicklung des Angebotes auf der S-Bahn im Kanton Zürich in den nächsten Jahren, wenn er insgesamt weniger Geld ausgeben will als bisher?
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zu der Fahrplaneingabe der IG Wehntal vom 30. September 1996 zur Verdichtung des Fahrplanes zwischen Oberglatt und Niederweningen?
3. Könnte sich der Regierungsrat eine Lösung im Sinne der IG Wehntal vorstellen, bei welcher die unproduktiven Stillstandzeiten der S 5 in Niederweningen und Rafz in produktive Fahrleistung umgesetzt wird? Welche Lösungen sind dabei möglich?
4. Auf wann kann eine solche Konzeption eingeführt werden? Wäre eine solche auf den Fahrplanwechsel 1999 möglich?
5. Steht der Regierungsrat mit dem Kanton Schaffhausen in Kontakt, um auf der Linie Zürich–Bülach–Schaffhausen eine Lösung anzustreben, welche – zwischen Zürich und Bülach den integralen Halbstundentakt der S5 ermöglicht und

– mit einer Weiterführung der S5 von Rafz in Richtung Neuhausen– Schaffhausen auf diesem Streckenabschnitt mindestens den Stundentakt – im Idealfall auf dem zürcherischen Abschnitt ebenfalls den Halbstundentakt – ermöglichen würde?

6. Wäre eine solche Lösung insgesamt kostengünstiger als die heutige Lösung?

Begründung:

Dass der ZVV zur Ergebnisverbesserung nicht nur defensive, sondern auch offensive Strategien verfolgt, kann Äusserungen der ZVV-Führung entnommen werden (u.a. im Antrag 3544 des Regierungsrates vom 27. November 1996). Insbesondere ist zu begrüssen, dass Anstrengungen unternommen werden, den Halbstundentakt auch auf weiteren Linien einzuführen (Furttal, evtl. Zürich–Bülach).

Es ist unserer Ansicht nach deshalb wichtig, dass auch das Wehntal mit dem Halbstundentakt erschlossen wird. So kann der Modal Split insbesondere für den Pendlerverkehr weiter zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Adrian Bucher, Schleinikon, und Susanne Frutig, Dielsdorf, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 3544), deren Beratung durch die kantonsrätliche Verkehrskommission inzwischen abgeschlossen ist, werden die Mittel für die Verbesserung von Angebot und Attraktivität erwirtschaftet durch:

a) Steigerung der Effizienz;

b) verbesserte Anpassung des Angebots an die Nachfrage (Effektivität);

c) Ertragssteigerungen aus Angebotserweiterungen, Preisdifferenzierungen und aktiver Marktbearbeitung.

Diese Grundsätze gelten auch für die S-Bahn Zürich.

Ziel des Konzepts der 2. Teilergänzung der S-Bahn im Zürcher Unterland war die halbstündliche Bedienung von Niederglatt und Bülach durch die S5. Dieses Ziel sollte nach den ursprünglichen Vorstellungen durch eine Trennung der Zugskompositionen der S5 in Oberglatt erfolgen. Diejenigen Kurse, die nach heutigem Fahrplan nach Niederweningen verkehren, hätten damit auf dem Abschnitt Oberglatt–Bülach den Stundentakt zu einem Halbstundentakt verdichtet. Der Halbstundentakt im Wehntal war jedoch nicht vorgesehen.

Aufgrund verschiedener Überlegungen im Zusammenhang mit den für 1999 vorgesehenen Angebotsverbesserungen im Rahmen der 2. Teilergänzung wird gegenwärtig das Angebotskonzept auf dem Korridor Zürich–Bülach–Schaffhausen überprüft. In diese Untersuchung wird auch das Wehntal einbezogen. Grundlagen der Analyse sind Markt- und Wirtschaftlichkeitsdaten und -kennzahlen. Ziel ist es, aufgrund von marktmässigen und wirtschaftlichen Kriterien die bestmögliche Angebotsvariante zu evaluieren. Dabei spielt auch die Frage, mit welchen Angebotskonzepten Stillstandzeiten möglichst gering gehalten werden können, eine zentrale Rolle.

Diese Arbeiten werden im Dialog mit dem Kanton Schaffhausen, den betroffenen Gemeinden sowie der regionalen Verkehrskonferenz erfolgen. Die Abstimmung mit dem Kanton Schaffhausen ist schon deshalb unerlässlich, weil dieser gemäss revidiertem Eisenbahngesetz anteilmässig das S-Bahn-Angebot auf seinem Kantonsgebiet mitfinanziert. Allgemein ist festzustellen, dass die Gemeinden Angebotsverbesserungen, die für sie mit zusätzlichen Kosten verbunden sind, kritisch hinterfragen. Dieser Umstand kann zwar nicht zur Folge haben, dass dort auf Angebotsausbauten verzichtet wird, wo Marktchancen ausgewiesen sind. Wo jedoch das Nachfragepotential gering ist, kann der Mehraufwand in der Regel nicht gerechtfertigt werden. Konkrete Aussagen zu den Angebotskonzepten werden im Verlauf dieses Jahres gemacht werden können.

In bezug auf mögliche Angebotsverbesserungen für das Wehntal ist zu berücksichtigen, dass der betreffende Linienabschnitt der S5 – aufgrund des beschränkten Einwohner- und Arbeitsplatzpotentials – heute einen der tiefsten Kostendeckungsgrade im Kanton Zürich aufweist. Die Stillstandzeiten lassen sich aufgrund der Abgeltungsrechnung der SBB nicht einfach zu Grenzkosten verwerten; von den SBB wird auch ein Teil der Fixkosten verrechnet. Allfällige Produktivitätsverbesserungen kommen dem System der S-Bahn Zürich insgesamt zugute. Aufgrund dieser – betriebswirtschaftlich begründeten – Kostenrechnungsmethode besteht für die S-Bahn Zürich der Anreiz, einerseits

Stillstandzeiten grundsätzlich zu minimieren, andererseits jedoch Mehrleistungen nur dort zu erbringen, wo tatsächlich eine Marktchance besteht.

Dieser Grundsatz bedeutet nicht, dass im Rahmen der gegenwärtigen Konzeptarbeiten auf Angebotsverbesserungen für das Wehntal verzichtet werden soll. Solche Angebotsverbesserungen lassen sich jedoch nicht nur durch Stillstandzeiten im geltenden Fahrplan begründen, sondern müssen im Rahmen des übergeordneten Konzepts durch die abschätzbare Nachfrage und Wirtschaftlichkeit überzeugen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi