

Interpellation

vom 9. März 2009
36.05.60



Willy Rüegg, SP-Gemeinderat und Heinz Wiher, GP-Gemeinderat betreffend Busfahrplan und Busbetrieb

Wortlaut der Interpellation

Mit der Einführung des neuen Fahrplans ist eine ganze Reihe von Anliegen der Bevölkerung berücksichtigt worden. So beispielsweise die gemeindeübergreifende Busverbindung von und nach Horgen mit dem Bus 121, welche das Spital Zimmerberg wieder zum "Stadtspital" macht. So aber auch die verbesserte Verbindung ins Neubüel, welche eine direkte Verbindung aus der Au ermöglicht. Diese Neuerungen machen den öffentlichen Verkehr attraktiver und stärken seine Benutzerfreundlichkeit, was sehr lobenswert ist.

Andererseits sind seit der Einführung des neuen Fahrplans aber auch viele treue Busbenützerinnen und Busbenützer in Wädenswil irritiert und frustriert worden, weil bisher funktionierende Anschlüsse plötzlich nicht mehr vorhanden sind. Dies verlangt von vielen Leuten zum Teil massive Veränderungen im bisher gewohnten Verkehrsverhalten und vergrössert den Zeitaufwand für viele Pendlerinnen und Pendler.

Wir stellen folgende Grundsatzfragen zur Gestaltung der Fahrpläne:

1. Wie und von wem wurde der neue Busfahrplan ausgearbeitet?
2. Welche Eckwerte und Daten wurden bei der Erstellung des Fahrplans beachtet?
3. Welche Prioritäten wurden gesetzt und wer hat diese Prioritäten festgelegt?
4. Welche Kundenfrequenzen wurden im Vorfeld erhoben?
5. Welche Bedürfnisse wurden mit Befragungen von Kundinnen und Kunden erhoben?

Ferner stellen sich folgende konkreten Fragen zum Busbetrieb:

6. Das Rötiboden-Quartier hat unter der Woche keine schlanke Anbindung an die Schnellzüge und die S2, da immer ein Umweg über Eichweid nötig ist, was die Verbindung sehr unattraktiv macht. Frage: Könnte der Bus 126 am Morgen nicht bis 8.30 Uhr als 124er Bus geführt werden, um die Pendler an den Bahnhof zu bringen, anstatt leer ins Neubüel zu fahren? Einkaufszentren sind ja erst ab 9.00 Uhr geöffnet.
7. Das Postauto vom Neubüel auf die S2 und den Schnellzug ist morgens regelmässig überlastet. Frage: Könnte nicht ein grösserer Bus oder ein 124er Bus eingeführt werden (siehe oben)?
8. Abends sind die 126er Busse meist überfüllt mit Passagieren, die von der S2 und vom Schnellzug kommen. Frage: Könnten hier nicht Busse mit grösserer Kapazität eingesetzt werden?
9. Der Bus 122 fährt vorbei. Diese Erfahrung machen alle Reisenden, die mit der S2 um Fünf nach Halb von Zürich her in Wädenswil ankommen. In der gleichen Minute fährt die S2 ein und der Bus 122 fahrplanmässig ab. Tagsüber bedeutet dies eine zusätzliche Wartezeit von 15 Minuten am Bahnhof. Am Abend hingegen sind es sogar 30 Minuten. Frage: Wie sollen das die Leute verstehen? Könnte mit etwas Flexibilität dieser Zustand in der täglichen Praxis nicht doch noch etwas nachgebessert werden?

10. Ist es wirklich so, dass die Haltestelle an der Unteren Leihofstrasse (Halt ab 20.00 Uhr auf Verlangen) ohne Vorinformation der Busbenutzerinnen und –benutzer einfach abgeschafft worden ist? Wenn ja, warum ist dies geschehen und weshalb wurde nicht informiert?

Antwort des Stadtrates:

Grundsätzliches:

Die in der Interpellation vom 9. März 2009 aufgeworfenen Fragen und Probleme waren auch Gegenstand der Schriftlichen Anfrage vom 9. März 2009 der CVP- Fraktion. Diese Anfrage wurde zwischenzeitlich beantwortet. Wir verweisen auf die damals gelieferten Angaben, die wir hier auszugsweise wiederholen.

Das Buskonzept Wädenswil basierte auf dem bisherigen gewachsenen Angebot und ist per 2009 neu gestaltet worden mit folgenden Zielsetzungen:

- Verbesserung der Anschlusssituation bei den häufigen Zugsverspätungen.
- Anschluss des Gebietes Hintere Rüti (Fachmärkte) an die Siedlungsgebiete im Dorf und in der Au.
- Neue Seelinie, die insbesondere eine direkte Verbindung zum Spital Zimmerberg ermöglicht.
- Gute Verbindungen für die Studierenden vom Bahnhof zu den Schulzentren Grüntal, Reidbach und Au-Parc.
- Bessere Erschliessung der Quartiere Sandhof sowie Reidbach/Staubenweidli.

Überall im Bereich des ZVV gelten zudem dessen allgemeine Vorgaben (gleichmässiger Taktfahrplan über die ganze Verkehrsdauer, durchgehende Transportkette).

Bei der Suche nach einem neuen Konzept zeigte es sich einmal mehr, dass die Probleme selten bei der ungenügenden Kenntnis der Bedürfnisse als vielmehr beim Finden von finanziell und betrieblich machbaren Lösungen liegen.

Dieses neue Konzept wurde zusammen mit weiteren Informationen in einem Bericht der Verkehrskommission vom März 2008 festgehalten, der zusammen mit der Beantwortung der parlamentarischen Vorstösse dem Gemeinderat vorgelegt und von diesem positiv zur Kenntnis genommen wurde.

Das neue Konzept hat sich bewährt und die Erfahrungen sind positiv. Kleine Anpassungen im Minutenbereich (Verkürzung Fahrzeit Mühlebach – Bahnhof) sind per Fahrplanwechsel 2009/10 vorgesehen. Eine grundsätzliche Überarbeitung des Buskonzeptes ist erst im Hinblick auf die verschiedenen Veränderungen im SBB-Fahrplan als Folge der Eröffnung der neuen Durchmesserlinie (Bahnhof Löwenstrasse – Zürich Oerlikon im Jahr 2013) vorgesehen.

Frage 1: Wie und von wem wurde der neue Busfahrplan ausgearbeitet?

Antwort: Die Fahrplanerarbeitung erfolgt durch die Marktverantwortliche Transportunternehmung (MVU). Für die Region Zimmerberg ist dies die Sihltal - Zürich - Uetlibergbahn (SZU). Namhafte Ingenieurbüros wie Metron und Infrac haben mitgewirkt, die Verkehrskommission Wädenswil vertrat die lokalen Belange.

Frage 2: Welche Eckwerte und Daten wurden bei der Erstellung des Fahrplans beachtet?

Antwort: Grundlagen waren das bestehende Angebot und die oben erwähnten Zielvorstellungen mit den durch die MVU SZU und den Ingenieurbüros erhobenen Frequenzquerschnitten, Auswertungen der Haltestellennachfrage sowie die Nutzung des Busangebotes (Ein- und Aussteiger auf den Haltestellen). Ein zusätzliches Entscheidungselement war die Liniennachfrage, welche beispielsweise aufzeigte, dass Linien 121/122 und 123/124 im innerstädtischen Bereich die grössten, Linien 125 und 127 die geringsten Frequenzen aufweisen. Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde die Gewichtung auf die Bahnanschlüsse vorgenommen.

Frage 3: Welche Prioritäten wurden gesetzt und wer hat diese Prioritäten festgelegt?

Antwort: Als Prioritäten wurden festgelegt:

- a) Einführung eines Viertelstundentaktes auf den Hauptlinien über den ganzen Tag (Montag – Samstag) zwecks genereller Attraktivitätssteigerung. Damit verbinden sich die Verminderung der Auswirkungen allfälliger Anschlussbrüche wegen verspäteter Züge.
- b) Verbesserung der Anschlusssicherheit Zug - Bus und umgekehrt durch Ausdehnung der Übergangszeit. Diese Ausdehnung soll aber sieben Minuten nicht übersteigen.
- c) Ausrichtung der Busanschlüsse in erster Linie auf die IR mit Ankunft/Abfahrt Minute 32/28 und die S2 mit Ankunft/Abfahrt Minute 02/58. Die Anschlussgewährleistung auf S2 mit Ankunft/Abfahrt Minute 36/23 hatte zweite Priorität. (Begründung siehe Frage 9)
- d) Ausrichtung der Busanschlüsse auf die S8, sofern machbar. Diese Verbesserung konnte umgesetzt werden, weil sich die Züge mit Ausnahme der S2 mit Ankunft Abfahrt Minute 36/23 in Wädenswil kreuzen.

Diese Festlegung erfolgte durch die unter Antwort zu Frage 1 erwähnten Instanzen.

Frage 4: Welche Kundenfrequenzen wurden im Vorfeld erhoben?

Antwort: Die Benutzerfrequenzen werden vom ZVV jährlich etwa 20 Mal über die Wochentage verteilt erhoben, in der Folge von der MVU SZU analysiert und bei Bedarf mit den Gemeinden besprochen. Zusätzliche Erhebungen sind nicht angezeigt, denn sie bestätigen die in der Antwort zu Frage 2 erwähnten Ergebnisse.

Frage 5: Welche Bedürfnisse wurden mit Befragungen von Kundinnen und Kunden erhoben?

Antwort: Die Erhebung der Benutzerfrequenzen hat die Schwerpunkte aufgezeigt, deshalb war eine besondere Kundenbefragung nicht notwendig. Auf der anderen Seite wurden auch mit parlamentarischen Vorstössen entsprechende Bedürfnisse angemeldet, welche durch die Einführung der Linie 126 erfüllt worden sind.

Frage 6: Das Rötiboden-Quartier hat unter der Woche keine schlanke Anbindung an die Schnellzüge und die S2, da immer ein Umweg über Eichweid nötig ist, was die Verbindung sehr unattraktiv macht. Frage: Könnte der Bus 126 am Morgen nicht bis 8.30 Uhr als 124er Bus geführt werden, um die Pendler an den Bahnhof zu bringen, anstatt leer ins Neubüel zu fahren? Einkaufszentren sind ja erst am 9.00 geöffnet.

Antwort: Die Fahrzeitverlängerung gegenüber dem alten Fahrplan macht zwei Minuten aus.

Haltstelle	vorher via	Minuten	jetzt via	Minuten	Differenz Minuten
	Linie		Linie		
Rötiboden - Bahnhof	124	10	126	12	2
Töbelibach - Bahnhof	124	9	126	11	2

Linie 124 verkehrte über Frohmatt – Gulmenmatt

Linie 126 verkehrt über Eichweid

Zwischen Mühlebach und Bahnhof ist eine Zeitreserve eingebaut, um Verspätungen wegen Baustellen oder grossem Verkehrsaufkommen zu kompensieren. Gemäss den bisher gemachten Erfahrungen kann dieser Wert um drei Minuten gekürzt werden, was sogar auf eine Verbesserung gegenüber

der vorhergehenden Situation hinausläuft. Diese Änderung ist zwischenzeitlich auf den Fahrplanwechsel 2009/10 beantragt worden.

Der Bus erschliesst in der hinteren Rüti nicht nur die Fachmärkte für Kunden. Das Personal soll davon ebenfalls profitieren. Das Gleiche gilt für die Schülerverbindung ab Hangenmoos zur Oberstufenschulanlage Steinacher (Schülerfrequenz ab Gulmenmatt – Hangenmoos über Hintere Rüti anstatt Bahnhof) sowie für eine Direktverbindung ab Au Richtung Hallenbad-Eichweid. Diese Angebote werden genutzt und die Behauptung der Leerfahrten von und nach Hintere Rüti (nicht Neubüel wie in der Interpellation angegeben) trifft nicht zu.

Eine temporäre Konzeptänderung hätte auch schwerwiegende betriebliche Konsequenzen. Würde man den Bus bis 8.30 gemäss der Linie 124 führen, stünde ein Fahrzeug für den Kurs der Linie 122 (Hintere Rüti, Schützenhaus, Bahnhof) nicht zur Verfügung. Solche punktuellen Korrekturen sind darum meist nicht oder nur mit erheblichen Kosten machbar.

Frage 7: Das Postauto vom Neubüel auf die S2 und den Schnellzügen ist morgens regelmässig überlastet. Frage: Könnte nicht ein grösserer Bus oder ein 124er Bus eingeführt werden?

Antwort: Die Frequenzen werden überwacht und bei Bedarf wird ein zusätzliches Fahrzeug (Beiwagen) eingesetzt. Dieses Erfordernis hat sich bis heute nicht gestellt. Ebenso wenig ist vorgesehen, zur Entlastung die Linie 124 während einer Stunde zu reaktivieren.

Frage 8: Abends sind die 126er Busse meist überfüllt mit Passagieren, die von der S2 und vom Schnellzug kommen. Frage: Könnten hier nicht Busse mit grösserer Kapazität eingesetzt werden?

Antwort: Hier gilt die gleiche Feststellung wie bei Frage 7.

Im Weiteren ist geplant, für die Linien 150/160 nach Hirzel und Schönenberg zwischen den Haltestellen Mühlebach und Sandhof bergwärts eine weitere Haltestelle im Bereich Friedhof/Speerstrasse einzurichten. Damit könnte die Linie 126 entlastet werden.

Frage 9: Der Bus 122 fährt vorbei. Diese Erfahrungen machen alle Reisenden, die mit der S2 um Fünf nach Halb von Zürich her in Wädenswil ankommen. In der gleichen Minute fährt die S2 ein und der Bus 122 fahrplanmässig ab. Tagsüber bedeutet dies eine zusätzliche Wartezeit von 15 Minuten am Bahnhof. Am Abend hingegen sind es sogar 30 Minuten. Frage: Wie sollen das die Leute verstehen? Könnte mit etwas Flexibilität dieser Zustand in der täglichen Praxis nicht doch noch etwas nachgebessert werden?

Antwort: Wie bereits in der Antwort unter 3 b) erwähnt, kann der Anschluss an die S2 mit Ankunft Minute 35/ Abfahrt Minute 23 (nachstehend neue S2 genannt) nicht gewährleistet werden. Grund dafür sind die chronischen Verspätungen der SBB und die versetzt angeordnete Kreuzung der neuen S2, sowie die Fahrzeit von 17 Minuten der Linie 122. Der gleiche Bus, welcher den Anschluss des IR mit Ankunft zur Minute 31 abnimmt vermittelt wieder den Anschluss auf die S2 mit Abfahrt nach Zürich zur Minute 58. Ein verspäteter IR kann maximal während drei Minuten abgewartet werden, sonst ist die rechtzeitige Rückkehr zum Bahnhof nicht mehr gewährleistet. Mit dem Abwarten auf die neue S2 wäre ein frühester Abfahrtszeitpunkt zur Minute 39 mit Rückkehr zur Minute 56 möglich. Diese Massnahme - auch unter Einbezug der von den Interpellanten geforderten Flexibilität - würde eine Rückkehr zur vorhergehenden, nicht befriedigenden Situation darstellen, was es zu vermeiden gilt.

Eine Verschiebung der Abfahrtszeit zur Minute 39 würde im Übrigen bedeuten, dass die Reisenden vom IR mit Ankunft zur Minute 31 im Verspätungsfall der neuen S2 fast zehn Minuten warten müssten, bis der Bus wegfährt. Desgleichen verlängern sich die Übergangszeiten ab den übrigen Zügen von heute vier bis sechs Minuten auf bis zu zehn Minuten. Dagegen sinken sie in der Gegenrichtung nach Zürich auf bis zu zwei Minuten. Bei Übergangszeiten von zwei Minuten sind die Anschlüsse in der Mehrzahl der Fälle nicht gewährleistet. Beim IR wäre die Konsequenz eine um 30 Minuten verspätete Ankunft in Zürich HB.

Die Folgen dieser Massnahme sind gering, wie dies bereits mehrmals in der Presse und an Veranstaltungen dargelegt worden ist. Mit dem zur Minute 28 Richtung Zürich abfahrenden IR können sämtliche Anschlüsse in Zürich erreicht werden. Mit Umsteigen am gleichen Perron in Thalwil ab IR auf die S24 sind auch sämtliche Bahnhöfe zwischen Thalwil und Zürich-Wiedikon erreichbar. Damit erhöht sich beispielsweise die Reisezeit nach Zürich-Enge um 8 Minuten. Für einen Arbeitsplatz im Umfeld des Paradeplatzes macht die Verzögerung noch zirka 2 Minuten aus, wenn mit dem IR nach Zürich HB gefahren und von dort aus das Tram genommen wird.

Die tägliche Wartezeit von 15 Minuten ist zu relativieren. Die S2 trifft im Durchschnitt zwei bis drei, in der Spitzenzeit bis zu sechs Minuten verspätet in Wädenswil ein. Damit reduziert sich die Wartezeit auf den Bus mit Abfahrt zur Minute 50 auf neun Minuten. Von der Wartezeit von fast 30 Minuten sind abends zwei Kurse der neuen S2 betroffen. Hier gilt die gleiche Begründung wie tagsüber. Auch hier besteht die gleiche Alternative mit IR und S24 - einfach in umgekehrter Richtung.

Die Erfahrungen mit dem neuen Fahrplan haben im Übrigen gezeigt, dass die Busse der Linie 122 mit Abfahrt ab Schützenhaus zur Minute 13 in der Mehrzahl der Fälle die S2 mit Abfahrt zur Minute 23 ab Wädenswil erreichen. Auch in umgekehrter Richtung konnte festgestellt werden, dass bei pünktlicher Einfahrt

der S2 die Chauffeure auf diese Passagiere warten. Gegen diese Praxis – auch bei der Wegfahrt ab Bahnhof – stellen sich weder Verkehrskommission noch Stadtrat. Daraus darf aber keinesfalls ein Anspruch auf Anschlussgewährleistung abgeleitet werden.

Frage 10: Ist es wirklich so, dass die Haltestelle an der Unteren Leihofstrasse (Halt ab 20.00 Uhr auf Verlangen) ohne Vorinformation der Busbeutzerinnen und –benutzer einfach abgeschafft worden ist? Wenn ja, warum ist dies geschehen und weshalb wurde nicht informiert?

Antwort: Dieser Haltepunkt lag in etwa in der Mitte zwischen den Haltestellen Töbelibach (230 m) und Rötiboden (340m). Er hatte keinen offiziellen Status und ist weder in den alten noch neuen Fahrplänen verzeichnet. Er galt als Bedarfshaltestelle und löste gegenüber dem ZVV keine Beitragsleistung aus. Eine Informationspflicht gegenüber der Bevölkerung ist deshalb nicht gegeben

Die Linie 124 erschliesst abends das Hangenmoos-Quartier mit Wendepunkt Winterberg. Um die Anschlüsse von (IR oder S2 von Zürich) und zu (IR oder S2 nach Zürich) trotz der längeren Route zu gewährleisten, fährt Linie 124 zur Minute 35 ab Bahnhof. Um die vergrösserte Umlaufzeit nicht noch mehr auszudehnen, ist dieser Haltepunkt aufgehoben worden. Kommt dazu, dass die Wegdistanz zur vorhergehenden Haltestelle Töbelibach 230 Meter ausmacht.

Die negativen Konsequenzen betreffen Fahrzeitausdehnungen in der Grössenordnung zwischen zwei und acht Minuten, bedingen eine Änderung von Gewohnheiten (Benutzung IR anstatt S2 zur Minute 35) oder lösen Mehrwege von bis zu 300 Metern aus. Dafür sind verschiedene Schwachpunkte des früheren Angebots eliminiert worden. Stadtrat und Verkehrskommission sind der Ansicht, dass sich diese negativen Punkte in engen Grenzen halten und sowohl der vermehrte Zeit- als auch Wegaufwand zumutbar ist. Dies kommt auch in der deutlich geringeren Anzahl von Kundenreaktionen im Vergleich zu früheren Fahrplanwechseln zum Ausdruck. Schliesslich ist auch zu bedenken, dass das öffentliche Verkehrsmittel das eigene Auto nicht ersetzen kann. Hingegen sorgt es dafür, eine optimale Mobilität für die ganze Bevölkerung zu gewährleisten. Dieses Ziel ist in Wädenswil mit dem neuen Buskonzept erreicht worden.

15. Juni 2009

pal

Stadtrat Wädenswil

Ernst Stocker, Stadtpräsident

Heinz Kundert, Stadtschreiber