

Interpellation

vom 27. Januar 2011, überwiesen am 28. März 2011
36.00 / 36.07



**Jonas Erni, SP-Gemeinderat
betreffend der Erschliessung der Hochschule Wädenswil (ZHAW) mit dem öffentlichen Verkehr und der Realisierung eines zusätzlichen SOB-Bahnhofes beim Campus Reidbach (Tuwag-Areal)**

Wortlaut der Interpellation

Die Hochschule Wädenswil (ZHAW) bringt erfreulicherweise immer mehr Studierende in die Stadt. Dadurch stossen jedoch die Betreiber der Zimmerberg-Busse an ihre Kapazitätsgrenzen. Vor allem die Buslinien 125 und 126, die vom Bahnhof zu den Schulgeländen Reidbach und Grüntal fahren, sind vom Ansturm der Studierenden betroffen. Die Folgen sind nicht nur ungemütliche Fahrten im dichten Gedränge mit fehlenden Sitzplätzen, sondern auch häufige Verspätungen (siehe TA vom 13.01.11).

Trotz einem Ausbau des Busbetriebes ist eine Besserung kaum in Sicht, denn die Schulleitung der ZHAW erwartet in nächster Zeit einen weiteren Zuwachs bei den Studentenzahlen.

Gleichzeitig haben Tests der SOB ergeben, dass eine zusätzliche SOB-Haltestelle beim Campus Reidbach technisch möglich wäre, das Projekt für einen neuen Bahnhof bei der SOB jedoch nicht auf der Prioritätenliste steht, obwohl dadurch die Passagierzahlen im betreffenden Streckenabschnitt massiv erhöht werden könnte.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Stadtrat die folgenden Fragen:

- Wie beurteilt der Stadtrat die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Hochschule in Wädenswil?
- Wie stark ist der Stadtrat in die ÖV-Planung involviert und mit welchen zuständigen Gremien verhandelt die Stadt, um einen zuverlässigen ÖV-Betrieb zu gewährleisten?
- Setzt sich der Stadtrat für einen neuen SOB-Bahnhof beim Campus Reidbach ein? Begründung?
- Welche Möglichkeiten hat die Stadt Wädenswil, um sich für einen zusätzlichen SOB-Bahnhof im betreffenden Gebiet stark zu machen?
- Welche weiteren Möglichkeiten für eine bessere ÖV-Erschliessung der Hochschule und speziell des Campus Reidbach bestehen nach Ansicht des Stadtrates?

Antwort des Stadtrates

Vorbemerkungen:

Die Fragen werden in zwei Teilen beantwortet. In einem ersten, worin das Zusammenwirken der verschiedenen Akteure in der Gestaltung des Angebots des öffentlichen Verkehrs im

Kanton Zürich und in Wädenswil geschildert wird und in einem zweiten, worin auf die Fragen im Detail eingegangen wird.

Angebotsgestaltung im Kanton Zürich und in Wädenswil

Die nachstehenden Ausführungen basieren zum Teil auf dem Bericht, welchen die Verkehrskommission und der Stadtrat dem Parlament im Frühjahr 2008 unterbreitet hatten.

Der Zürcher Verkehrsverbund ist verantwortlich für ein passendes Angebot im ganzen Kanton. Die Umsetzung erfolgt durch acht marktverantwortliche Unternehmen (MVU). Für Wädenswil ist dies die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU).

Die Fahrleistung schliesslich wird durch verschiedene Verkehrsunternehmen erbracht. In Wädenswil sind dies die AHW Busbetriebe AG, die Postauto AG, die SOB, die SBB und die ZSG.

Die Gemeinden haben ein Mitwirkungsrecht in der Angebotsplanung. Als Strasseneigentümerin sind sie auch für die Haltestelleninfrastruktur zuständig. In Wädenswil sind die Werke für die Angebotsplanung und die Abteilung Planen und Bauen für die Haltestelleninfrastruktur zuständig. Damit diese anspruchsvollen und oft kontroversen Aufgaben möglichst optimal erfüllt werden können, hat der Stadtrat die Verkehrskommission als beratendes Gremium eingesetzt.

Fahrplanverfahren und Mitsprache der Gemeinden

Der Fahrplan des öffentlichen Verkehrs erfährt normalerweise alle zwei Jahre substantielle Änderungen. Wegen der per 2014 vorgesehenen Inbetriebnahme der Durchmesserlinie in Zürich sind bis dahin keine grundlegenden Abweichungen geplant.

Der Kantonsrat legt im Voraus die Grundsätze zur Angebotsplanung für die kommenden Fahrplanperioden fest und spricht auch die entsprechenden Rahmenkredite, welche die Finanzierung sicherstellen. Aufgrund dieser Beschlüsse führt der ZVV das Fahrplanverfahren durch, wo die Bevölkerung die Möglichkeit hat, rund zwei Jahre vor dem vorgesehenen Fahrplanwechsel Begehren zum neuen Fahrplan einzureichen. Die Gemeindebehörden bearbeiten diese Anträge und leiten sie an die MVU weiter, wenn sie befürwortet werden. (In Wädenswil werden diese Eingaben durch die Verkehrskommission bearbeitet und vom Stadtrat beschlossen). Anschliessend werden sie im Rahmen der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) durch Vertretungen der verschiedenen Gemeinden, der MVU und der Transportunternehmungen besprochen und je nach Entscheidung zur weiteren Prüfung weitergeleitet oder nicht weiter verfolgt. (Wädenswil wird in der RVK durch Stadtrat Ernst Brupbacher vertreten).

Aufgrund der allgemeinen Nachfrageentwicklung und der weitergeleiteten Begehren wird von der MVU der neue Fahrplan erarbeitet, der ca. 11 Monate vor dem Fahrplanwechsel als offiziellen Antrag dem ZVV unterbreitet wird. Dieser Fahrplanentwurf wird in den Gemeinden zur Einsichtnahme für die Bevölkerung aufgelegt, was für die Fahrplanperiode 2012 zwischen dem 15. und 30. März 2011 geschehen ist. Es können wiederum Begehren gestellt werden, allerdings müssen sie sich auf bereits eingereichte Anliegen beziehen. Neue Begehren können nicht gestellt werden, weil dies den finanziellen Rahmen sprengen würde, welcher auf den kantonsrätlichen Vorgaben aufbaut.

In der Folge werden die Eingaben erneut durch die Gemeinden geprüft und bei einer Unterstützung über die MVU an die RVK weitergeleitet, wo die Begehren verabschiedet oder abgelehnt werden. Daraus entsteht der endgültige Fahrplanentwurf, der im Sommer durch den Verkehrsrat des ZVV verabschiedet wird. Zu diesem Fahrplanentwurf steht den Gemeinden ein Rekursrecht zu, das allerdings selten beansprucht wird.

Finanzierung

Sowohl Angebot wie auch Finanzierung sind durch das kantonale Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) geregelt. Die Einnahmen setzen sich primär zusammen aus den Erträgen aus dem Verbundtarif, den Leistungen des Bundes und Leistungen Dritter aus besonderen Vereinbarungen (§ 24 PVG). Die verbleibende Kostenunterdeckung wird hälftig durch den Kanton und die Gemeinden ausgeglichen. Die Beitragsleistungen der Gemeinden sind durch das PVG geregelt und stellen gebundene Ausgaben dar. Die Gemeindebeiträge bestimmen sich zu 80 % aus dem Verkehrsangebot (abgestuft nach der Qualität der Halte: Schnellzug, S-Bahn, Bus, etc.) und zu 20% nach der Steuerkraft. Gemäss dem heutigen Fahrplan bezahlt Wädenswil jährlich ca. CHF 2,3 Millionen Franken.

Frage 1: Wie beurteilt der Stadtrat die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Hochschule in Wädenswil?

Antwort: Der öffentliche Verkehr ist für die Erschliessung der Zürcher Fachhochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) von grosser Bedeutung. Für eine bessere Erschliessung haben sich die städtischen Behörden daher wiederholt erfolgreich eingesetzt. Die Buslinien wurden bedarfsgerecht ausgebaut. Zu Schulbeginn und –schluss werden besondere Verstärkungskurse geführt, um die sehr grosse Nachfrage abzudecken.

Der Schulbetrieb stellt aber auch Herausforderungen dar: Ändern sich diese Vorgaben kurzfristig – zum Beispiel Schulbeginn eine Stunde später oder Schulschluss eine halbe Stunde früher – vermögen die normal verkehrenden Buskurse wartende Passagiere nicht mehr aufzunehmen. Dank einer guten Zusammenarbeit zwischen Schulbehörden (ZHAW) und marktverantwortlicher Transportunternehmung (SZU) sowie den Busbetrieben (AHW) sind aber solche Engpässe glücklicherweise eher selten. Fahrzeuge für diese Verstärkungskurse sind nur für eine kurze Zeit im Einsatz, müssen aber kurzfristig verfügbar sein, was die Betriebskosten erhöht.

Frage 2: Wie stark ist der Stadtrat in die ÖV-Planung involviert und mit welchen zuständigen Gremien verhandelt die Stadt, um einen zuverlässigen ÖV-Betrieb zu gewährleisten?

Antwort: Die Mitwirkung ist innerhalb des Fahrplanverfahrens geregelt (siehe Vorbemerkungen).

Frage 3: Setzt sich der Stadtrat für einen neuen SOB-Bahnhof beim Campus Reidbach ein? Begründung?

Antwort: Ja, der Stadtrat setzt sich schon lange für eine Haltestelle Reidbach ein. Bereits in den Fünfzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts hatten Züge der Südostbahn (SOB) die Haltestelle „Boller“ bedient. Um 1985 wurde die Idee einer neuen SOB Haltestelle im Gebiet der TUWAG/ Boller geprüft, aber nicht weiterverfolgt, weil das zu erwartende Passagieraufkommen zu seiner Zeit als zu gering eingestuft wurde.

Aufgrund der gestiegenen Frequenzen ab Reidbach im Busbetrieb wurde die Idee einer Haltestelle Reidbach wieder aufgenommen. Erst schien es, dass ein Zughalt wegen der markanten Steigung aus technischen Gründen nicht machbar ist. Das war insofern erstaunlich, als dass früher Halte möglich gewesen waren. Stadtrat und Verkehrskommission baten daher um eine Überprüfung der Ergebnisse mittels weiterer Test. Diese fanden 2010 statt und haben ergeben, dass ein Halt im Reidbach inzwischen technisch möglich ist. Erfreulich ist, dass die Direktion der SOB diesem Projekt positiv gegenübersteht.

Der Stadtrat setzt sich für eine SOB-Haltestelle Reidbach ein, weil damit die ÖV-Anbindung verbessert und die Bus-Kapazitätsprobleme auf der Strecke Bahnhof Wädenswil – Reidbach auf nachhaltige Weise verringert werden können.

Frage 4: Welche Möglichkeiten hat die Stadt Wädenswil, um sich für einen zusätzlichen SOB-Bahnhof im betreffenden Gebiet stark zu machen?

Antwort: Um das Anliegen mit Nachdruck vorantreiben zu können, wurde im Frühling 2011 auf Initiative der Stadt Wädenswil hin ein „runder Tisch“ eingerichtet, an dem alle relevanten Akteure sitzen. Der runde Tisch tagte erstmals am 16. Mai 2011. Alle Teilnehmer bekundeten den Willen eine gemeinsame Lösung auf allen Ebenen voranzutreiben. Die Vertreter der SOB legten erste Realisierungsvarianten vor. Diese wurden Anfangs Juni auch in der Verkehrskommission diskutiert.

Der Stadtrat setzt sich weiter mit planerischen Mitteln für die Haltestelle Reidbach ein. Im kantonalen Richtplan, der zwecks einer Gesamtüberprüfung zwischen Januar und April 2011 öffentlich auflag, ist die Streichung der Haltestelle TUWAG vorgesehen. Stadtrat, Verkehrskommission, Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) Wädenswil und die TUWAG AG wehren sich gegen diese Streichung und haben eine Einwendung eingereicht. Ob das Anliegen Gehör findet, wird die überarbeitete Vorlage zeigen, die der Regierungsrat zuhänden Kantonsrat verabschiedet. Der Stadtrat wird sich weiterhin gegen die Streichung wehren.

Frage 5: Welche weiteren Möglichkeiten für eine bessere ÖV-Erschliessung der Hochschule und speziell des Campus Reidbach bestehen nach Ansicht des Stadtrates?

5/5

20. Juni 2011

Antwort: Die ÖV-Erschliessung kann verbessert werden, indem zusätzliche Buskurse direkt in den Campus Reidbach geführt werden.

20. Juni 2011

KS/ebu/rbu

Stadtrat Wädenswil

Philipp Kutter, Stadtpräsident

Heinz Kundert, Stadtschreiber