

Kein Taktbruch mehr am rechten Zürichseeufer

Es besteht eine reelle Chance, dass das am 30. Mai 1999 eingeführte "Taktbruch-Experiment" für die S6, S7 und S16 bereits am 11. Dezember 2005 abgeschlossen wird.

Am rechten Zürichsee-Ufer haben die Bahnlinien - im Gegensatz zu den in der Schweiz üblicherweise geltenden Fahrplangrundsätzen - keinen "abbaubaren Fahrplan". Wegen der geringeren Passagierzahlen wird der Fahrplan vieler öffentlicher Verkehrsmittel am Abend reduziert. Ein Fahrplan wird dann als "abbaubar" bezeichnet, wenn für die am Abend verkehrenden Kurse derselbe Fahrplan gilt wie tagsüber. Oder anders ausgedrückt: Beim "abbaubaren Fahrplan" verkehren die wichtigsten Züge immer nach demselben Fahrplan, auch am Abend und auch übers Wochenende. Während der Hauptverkehrszeiten werden zusätzliche Kurse geführt. Die Passagiere der Bahn können sich den Grundtakt leicht merken, der einem solchen Fahrplan zu Grunde liegt.

Am 30. Mai 1999 wurden auf der Strecke Zürich-Stadelhofen bis Meilen Schnellzüge im Halbstundentakt eingeführt und für die an dieser Strecke liegenden Haltestellen ein Viertelstundentakt geschaffen. Dieser Verbesserung stand der Nachteil von zwei Taktbrüchen gegenüber, indem übers Wochenende für viele Kurse grundlegend andere Fahrpläne galten als an Werktagen (1. Taktbruch) und am Abend die Fahrpläne gegenüber dem Tag nochmals änderten (2. Taktbruch). Bei der Vernehmlassung für diesen Fahrplan hatten seinerzeit die Bevölkerung und die Behörden mehrheitlich nur die Vorteile des neuen Fahrplanes erkannt, nicht aber dessen Nachteile.

Dies war anders bei der Vernehmlassung für den ab 15. Dezember 2002 geltenden Fahrplan. Das Publikum hatte die Nachteile des "Taktbruch-Experimentes" hautnah erlebt und in der Vernehmlassung wurde ein abbaubarer Fahrplan verlangt. Der ZVV kam diesen Begehren teilweise entgegen, indem er nun an Werktagen und Sonntagen denselben Fahrplan einführte, den Taktbruch gegenüber dem Abendverkehr aber beibehielt.

Komplizierte Bahnfahrpläne bedingen auch komplizierte Bus-Fahrpläne, und deshalb hatte sich der Bus-Verein Meilen von Anfang an gegen das "Taktbruch-Experiment" gewehrt. Eine Projektstudie des Vorstandsmitgliedes Karl Heusser aus dem Jahre 2004 zeigte, dass eine weitere Fahrplanverbesserung ohne bauliche Massnahmen und ohne Mehrkosten für SBB und ZVV möglich ist. Es macht den Anschein, dass die zuständigen Behörden diese Verbesserung bereits am 11. Dezember 2005 einführen werden. Von diesem Zeitpunkt an würde dann die S7 auch am Abend im Halbstundentakt bis Rapperswil fahren. Die Gemeinden zwischen Zürich-Stadelhofen und Meilen würden dann durch die S6 auch am Abend im Halbstundentakt bedient aber am Abend bis Meilen statt nur - wie tagsüber - bis Herrliberg-Feldmeilen.



Hinweis für die Redaktion: Diese Abbildung 20050317.jpg laden Sie herunter von der Webseite www.pfannenstiel.ch/presse

Taktbruch: Zwischen 20 und 21 Uhr ändern die Fahrpläne der rechtsufrigen S-Bahnen. Wann fährt nun der nächste Zug?

17. März 2005, Bus-Verein Meilen, Paul Märki