

Sitzung vom 24. Juni 2009

1010. Anfrage (Klassenlose S-Bahn [Abschaffung der 1. Klasse in der S-Bahn])

Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, und Kantonsrätin Sabine Ziegler, Zürich, haben am 6. April 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Ein Ticket der 1. Klasse kostet im Durchschnitt zwei Drittel mehr als eines der 2. Klasse.

In den Eisenbahnwagen im Fern- und interstädtischen Verkehr der SBB bietet die 1. Klasse merklich mehr Platz und die Wagen weisen in der Querrichtung nur drei Sitze auf. Ausschliesslich für Vielreisende mit GA (Generalabonnement) der 1. Klasse beabsichtigen die SBB, im Zürcher Hauptbahnhof einen bedienten Warteraum mit Bedienung samt kulinarischen Erfrischungen einzurichten.

Ganz anders in der Zürcher S-Bahn: Touristen mit 2. Klass-Billet merken oft nicht, dass sie sich in einem S-Bahn-Wagen der 1. Klasse befinden. Das ist meist nicht böser Wille, sondern entspricht der Tatsache, dass die Optik und die realen Platzverhältnisse in den zwei S-Bahnklassen des ZVV keinen grossen Unterschied aufweisen. Kontrolleure treffen immer wieder Ortsunkundige mit 2. Klass-Ticket in der 1. Klasse der Zürcher S-Bahn an, complimentieren sie hinaus oder erteilen gleich eine (ungerechtfertigte?) Busse. So musste man vor einiger Zeit an den Kopfstützen der 1. Klass-Sitze extragrosse Anschriften anbringen. Nicht verwunderlich, denn die S-Bahn-Wagen der 1. Klasse verfügen selbst in den neuen Siemens-Doppelstöckern gegenüber der 2. Klasse nur über etwas längere Sitzabstände, was mehr Beinfreiheit ergibt. Seit im Querschnitt in der 1. Klasse Regionalverkehr die Anzahl der Sitze von drei auf vier erhöht worden ist, leidet der Platzkomfort spürbar. Die Sitzbreite ist damit für die teurere 1. Klasse recht eng bemessen. Die 1. Klasse ist ihren Preis nicht wert. Andere Grossstädte wie Paris haben ihre 1. Klasse in der U-Bahn vor einiger Zeit abgeschafft. Der klassenlose ÖV ist im Kanton Zürich bereits in der Glatttal-Bahn, in Tram und Bus Tatsache. Warum also nicht gleich die 1. Klasse in der S-Bahn abschaffen?

In diesen Zusammenhängen stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen und ersuchen ihn um Beantwortung. Vielen Dank dafür.

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Aussage: «Die erste Klasse der Zürcher S-Bahn ist ihr Geld nicht wert.»

2. Sieht der Regierungsrat überhaupt Handlungsbedarf?
3. Wenn ja; welche Massnahmen sieht die Regierung kurzfristig und welche längerfristig vor, um in Zusammenarbeit mit den SBB und dem ZVV die 1. Klasse in der Zürcher S-Bahn punkto Ambiente, Komfort und ruhiges Reisen attraktiver zu machen?
4. Sind im neuen Rollmaterial in den 1. Klass-Wagen markante Verbesserungen (z. B. in der Quere nur drei Sitze wie früher) vorgesehen?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat überhaupt analog zu anderen europäischen Grossstädten zur «klassenlosen» S-Bahn, das heisst zur Abschaffung der 1. Klasse?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, und Sabine Ziegler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Regionalverkehr werden an die 1. Klasse eines öffentlichen Verkehrsmittels andere Anforderungen gestellt als beispielsweise im Fernverkehr. Dies haben regelmässige Erhebungen der Kundenerwartungen an die 1. Klasse von SBB Regionalverkehr ergeben. Das bei Weitem wichtigste Bedürfnis einer Kundin oder eines Kunden der 1. Klasse im Regionalverkehr ist die Sitzplatzverfügbarkeit. Weitere wichtige Punkte sind: Beinfreiheit, ausreichend Raum (Intimität), ruhiges Fahrzeug (ruhige Atmosphäre), Sitzplatzkomfort, genügend Stauraum für Gepäck und mobiles Büro (Steckdosen für PC usw.). Gerade in der stark frequentierten S-Bahn ist das Bedürfnis nach der Verfügbarkeit von Sitzplätzen besonders gross. Dem wird mit einer 2+2-Bestuhlung Rechnung getragen, anstatt einer 2+1-Bestuhlung wie im Fernverkehr. Dass der Komfort wegen der leicht schmalere Sitze etwas abnimmt, ist unvermeidbar. Die Abwägung der Interessen fällt hier aber aufgrund der ausgewiesenen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden klar zugunsten der grösseren Anzahl Sitzplätze aus. Zudem werden breitere Sitze vor allem im Fernverkehr mit längeren durchschnittlichen Reisezeiten nachgefragt, nicht auf den vergleichsweise kurzen Regionalverkehrsstrecken. Die Erhebungen zeigen weiter deutlich, dass die Beinfreiheit von den Kundinnen und Kunden der 1. Klasse erheblich höher taxiert wird, als beispielsweise die Breite des Sitzes. Alle diese Erkenntnisse fliessen sowohl in die Beschaffung von neuem Rollmaterial als auch in dessen Modernisierung ein.

Der Unterschied zwischen der 1. und 2. Klasse muss für die Reisenden sofort ersichtlich sein. Das wird durch zahlreiche 1. Klassen spezifische Merkmale wie gelbe Markierung, Teppichböden, Kopftücher und Beschriftungen weitgehend erreicht. Diesem Umstand wird auch bei der Innenraum-Ausgestaltung von neuem Rollmaterial sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr Rechnung getragen.

Die 1. Klasse der S-Bahn erfüllt gerade in ihrer bestehenden Form – trotz Unterschieden im Vergleich zur 1. Klasse der Fernverkehrszüge – die spezifischen Bedürfnisse der Regionalverkehrs-Kundinnen und -Kunden. Die Auswertung von ZVV-Contact zeigt zudem, dass nur sehr wenige Kundenreaktionen zur 1. Klasse eingehen. 2007 waren es 20, 2008 deren 21. Dies ist im Vergleich zu anderen Themen keine bedeutsame Grössenordnung.

Auch in preislicher Hinsicht fällt die 1. Klasse in der Zürcher S-Bahn nicht aus dem Rahmen. Ein Ticket der 1. Klasse kostet im ZVV-Durchschnitt 64,8% mehr als ein Ticket der 2. Klasse. Das entspricht dem empfohlenen Umrechnungsfaktor von 1,65 für den direkten Verkehr in der Schweiz. Dass die 1. Klasse der Zürcher S-Bahn ihr Geld wert ist, zeigt letztlich auch die Nachfrage. Der Anteil der Reisenden der 1. Klasse im ZVV Gebiet ist in den letzten Jahren laufend gestiegen.

Zu Fragen 2 und 3:

Der Regierungsrat sieht keinen Handlungsbedarf. Die Nachfrage- und Verkaufsentwicklung der 1. Klasse wird stetig verfolgt. Zudem werden periodisch die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden erhoben. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die Flottenstrategie und Rollmaterialbeschaffung ein (vgl. Beantwortung der Frage 4).

Zu Frage 4:

Die S-Bahn-Doppelstockzüge der 3. Generation (Arbeitstitel: DOSTO RV), welche die SBB im Sommer 2008 bei der Stadler Rail AG bestellen, werden die S-Bahn-Flotte ab etwa 2012 ergänzen.

Die Anordnung der 1. Klasse im Zug wurde zusammen mit Expertinnen und Experten der ETH Zürich und der SBB gründlich studiert. Die Lösung sieht einen symmetrischen Zug vor. Dies bringt sowohl Vorteile im Betrieb als auch Vorteile für die Kundinnen und Kunden der 1. Klasse (namentlich: die Position der 1. Klasse bleibt im Zug immer gleich). Die Anordnung der 1. Klasse in den Wagen 2 und 5 der insgesamt aus sechs Wagen bestehenden Komposition gewährleistet einen kurzen Anmarschweg für die Kundinnen und Kunden der 1. Klasse.

Bei der Gestaltung des Innenraums wurde besonders auf die Unterscheidung der 1. zur 2. Klasse geachtet, mit dem Ziel, die 1. von der 2. Klasse abzuheben. Besonderes Augenmerk wurde auf die Qualität des Sit-

zes der 1. Klasse geworfen. Er wurde gegenüber der Ausführung des Doppelstockzuges der 2. Generation (DTZ) weiterentwickelt. Der neue Sitz wird einen höheren Sitzkomfort aufweisen und zudem mit einer Zwischenarmlehne ausgestattet.

Zu Frage 5:

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz spricht – teilweise im Unterschied zu anderen europäischen Ländern – alle sozialen Schichten der Gesellschaft an. Der vergleichsweise hohe Anteil an 1.-Klasse-Fahrausweisen belegt dies. Dies dürfte unter anderem ein wichtiger Grund für die breite Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs sein. Ein solches Umfeld erleichtert es, den öffentlichen Verkehr auf hohem Niveau zu betreiben. Bis auf die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) und die Forchbahn (FB) verfügt die S-Bahn durchgehend über eine 1. Klasse. Dies schafft auch entsprechende Erträge, die zur Finanzierung des gesamten Systems unverzichtbar sind.

Im Gegensatz zum Fernverkehr verfügen beispielsweise die S-Bahnen in Deutschland nur teilweise über eine 1. Klasse. Diese uneinheitliche Situation ist für die Kundinnen und Kunden unbequem, schwer nachvollziehbar und trägt nicht zum Ansehen des öffentlichen Verkehrs bei.

In der S-Bahn ist die 1. Klasse seit jeher ein wichtiger Bestandteil. Sie wird ausserdem von einem grossen Teil der Kundinnen und Kunden nachgefragt. Eine klassenlose S-Bahn ist daher nicht wünschenswert und wäre der breiten Akzeptanz des öV-Systems im Kanton Zürich und in der Schweiz kaum zuträglich.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi