

Sitzung vom 7. Dezember 2011

**1471. Anfrage (Kapazitätsengpässe in der S-Bahn:
Erstklassige Lösung gesucht?)**

Die Kantonsräte Josef Wiederkehr, Dietikon, und Franco Albanese, Winterthur, haben am 19. September 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Immer häufiger sind in den Stosszeiten die S-Bahnen stark überfüllt. Gleichzeitig können oftmals die Kapazitäten auf verschiedenen Linien wegen des bereits sehr dichten Fahrplanes nicht mehr erhöht werden. Dies bedeutet, dass der Einsatz zusätzlicher Züge erschwert bzw. verunmöglicht ist. Auch wenn die SBB teilweise auf die angekündigten massiven Tarifierhöhungen verzichten, dürften wegen steigender Betriebskosten und Investitionen in Züge und Infrastruktur in den nächsten Jahren die Billetpreise weiter steigen. Dies bedeutet eine Mehrbelastung des Budgets jedes einzelnen Reisenden, denn auch die regelmässigen Pendler werden stärker zur Kasse gebeten. Insbesondere für Leute mit einem tiefen Einkommen und für Familien bedeutet dies eine besonders starke Mehrbelastung. Einen Ausweg bieten könnte die Wiedereinführung einer 3. Klasse mit Stehplätzen. Zudem wird die 2. Klasse dadurch entlastet und Reisende in der 2. Klasse haben dadurch ein kleineres Risiko, ihre Fahrt stehend verbringen zu müssen.

Fragen:

1. Gibt es Zahlen darüber, um wie viel die Kapazitäten durch eine Einführung einer 3. Klasse mit Stehplätzen erweitert werden könnte?
2. Gibt es Zahlen darüber, um wie viel die Kapazitäten durch die Abschaffung der 1. Klasse gesteigert werden könnte?
3. Könnte es sich der Regierungsrat vorstellen, sich dafür einzusetzen, dass auf Zürichs S-Bahn eine 3. Klasse eingeführt wird oder/und die 1. Klasse abgeschafft würde?
4. Da die Kapazitätsengpässe hauptsächlich die Hauptverkehrszeiten betreffen, wären auch Lösungsansätze denkbar, die sich nur auf die Stosszeiten beschränken. Sieht der Regierungsrat hier Ansatzpunkte? Wenn ja, welche?
5. Mittels besserer Informationen über die Verfügbarkeit von freien Plätzen, wie z.B. durch mündliche Durchsagen, Anzeigetafeln oder Apps, wo wie viele Sitzplätze in den Wagen verfügbar sind, könnten die Haltezeiten verkürzt und die Kapazitäten erhöht werden. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat diesbezüglich?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Dietikon, und Franco Albanese, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–4:

Einführung einer 3. Klasse mit Stehplätzen in der Zürcher S-Bahn:

Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV verfolgt gemäss seinen vom Kantonsrat verabschiedeten Grundsätzen das Ziel, die steigende Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr von 25% bis ins Jahr 2016 (Grundlage 2008) abzudecken (Vorlage 4718a). Im Bereich der S-Bahn stehen hierfür zahlreiche Massnahmen kurz vor der Umsetzung. Das Fahrplanangebot der Zürcher S-Bahn wird mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie und der Umsetzung der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn in den nächsten Jahren stark ausgebaut. Dieser Ausbau erfolgt in drei Etappen bis 2018. Dank neuer S-Bahn-Linien erhöht sich die Kapazität insbesondere in den Hauptverkehrszeiten in den meisten Korridoren deutlich. Für Entspannung auf stark genutzten Linien sorgt ausserdem neues doppelstöckiges Rollmaterial, das eigens für die Umsetzung der 4. Teilergänzungen beschafft wird. Die ersten Kompositionen dieses modernen und leistungsfähigen Zuges werden voraussichtlich bereits Anfang 2012 auf der S12 zum Einsatz kommen.

Mit mehr Stehplätzen könnte die Kapazität der S-Bahn grundsätzlich zusätzlich gesteigert werden. Voraussetzungen für einen derartigen Wechsel von Sitz- zu Stehplätzen sind jedoch geeignetes Rollmaterial und ein entsprechend geeignetes Netz bzw. S-Bahn-Linien. Beide Voraussetzungen sind im Falle der Zürcher S-Bahn nicht erfüllt:

Rollmaterial:

Erfahrungen zeigen, dass Rollmaterial mit einer grossen Anzahl Stehplätzen im Idealfall einstöckig konzipiert ist. Zudem sollten die Wagen über viele Türen verfügen, damit ein rascher Fahrgastwechsel beim Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Derartiges Rollmaterial steht der Zürcher S-Bahn nicht zur Verfügung und ist für das geplante Angebot auch nicht notwendig. Eine zusätzliche Beschaffung wäre mit sehr hohen Kosten verbunden und wegen der fehlenden Notwendigkeit nicht wirtschaftlich.

Im Kernnetz der Zürcher S-Bahn werden seit je her doppelstöckige Züge eingesetzt. Sie bieten eine möglichst hohe Anzahl an Sitzplätzen. Hingegen sind sie wegen ihres Grundrisses für grosse Stehplatzzonen ungeeignet: Diese Wagen verfügen namentlich über Treppen im Eingangsbereich, die den schnellen Fahrgastwechsel von stehenden

Passagieren negativ beeinflussen. Zudem würde durch den Ausbau sämtlicher bzw. eines grossen Anteils der Sitzplätze zugunsten von Stehplätzen die Ladung für die einzelnen Wagen zu schwer. Die Umsetzung ist somit bereits aus Gründen der Statik nicht möglich.

Linien:

Auch die Eigenheiten des Liniennetzes der Zürcher S-Bahn sprechen gegen den Einsatz von Fahrzeugen, die grösstenteils über Stehplätze verfügen. Die heutigen S-Bahn-Linien legen sehr grosse Distanzen zurück. Sie erschliessen auch weiter von der Stadt Zürich entfernte Regionen mit direkten Verbindungen ins Zentrum. Dies führt zu entsprechend langen Fahrzeiten. Erhebungen bei den Fahrgästen haben sodann ergeben, dass die Kundinnen und Kunden Stehplätze nur bei verhältnismässig kurzen Reisezeiten hinnehmen. Auf längeren Reisen müssen daher zwingend Sitzplätze angeboten werden. Ansonsten leidet die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und es ist unter Umständen mit einem Abwandern der Kundschaft zu rechnen. Dies widerspräche den Zielsetzungen des vom Regierungsrat 2006 verabschiedeten Gesamtverkehrskonzepts.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass weder das Liniennetz noch das Rollmaterial der Zürcher S-Bahn für die Einführung einer dritten Klasse mit Stehplätzen geeignet ist. Hinzu kommen tarifliche Überlegungen, die gegen eine derartige Massnahme sprechen: Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich ist kein geschlossenes System. Allein die Zürcher S-Bahn verkehrt in fünf weitere Tarifverbunden, mit denen der ZVV eng verflochten ist. Zudem ist die S-Bahn auch in die Tarifstruktur des nationalen öffentlichen Verkehrs eingebettet. Ein isoliertes Handeln ist daher unmöglich.

Aus all diesen Gründen stellt die Einführung einer 3. Klasse in der Zürcher S-Bahn für den Regierungsrat keine Option dar.

Abschaffung der 1. Klasse in der Zürcher S-Bahn:

Mit der Abschaffung der 1. Klasse bzw. mit der Schaffung einer integralen 2. Klasse könnte die Sitzplatzkapazität um rund 5% gesteigert werden. Ein solcher Umbau der bestehenden Rollmaterialflotte steht jedoch nicht zur Diskussion. Bereits in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 121/2009 betreffend «Klassenlose S-Bahn (Abschaffung der 1. Klasse in der S-Bahn) wurde darauf hingewiesen, dass die 1. Klasse in der S-Bahn einen wichtigen Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems darstellt und entsprechend stark genutzt wird. Durch ihre Qualitätsmerkmale trägt sie wesentlich zur grossen Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs in der Bevölkerung bei. Eine klassenlose S-Bahn ist daher nicht wünschenswert und wäre dem guten Ansehen des öV-Systems im Kanton Zürich und der Schweiz kaum zuträglich.

Zu Frage 5:

Die Kundeninformation und darauf abgestützt die Kundenlenkung sind wichtige Eckpfeiler bei der Bewältigung der täglichen Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Durch eine optimale Lenkung der Kundinnen und Kunden können namentlich die Zeiten für das Ein- und Aussteigen verbessert werden, was wiederum zur Stabilität des Fahrplans und zur Steigerung der Kapazität des gesamten Systems beiträgt.

Über freie Sitzplätze können sich die Fahrgäste bereits heute auf mehreren Kanälen informieren:

- Die SBB/ZVV-Broschüre «Clever pendeln – bequemer reisen» wartet mit vielen hilfreichen Hinweisen zum Pendeln und auf freie Sitzplätze auf.
- Im Online-Fahrplan der SBB und in der SBB-Applikation für mobile Geräte finden sich Angaben zur Auslastung der einzelnen Züge. Zurzeit beschränkt sich diese Angabe auf den Fernverkehr. In Kürze sollen auch Informationen zu S-Bahnen verfügbar sein.
- Neue detaillierte Anzeiger auf den Perrons geben Auskunft über die genaue Zusammensetzung der Züge. Mithilfe dieser Anzeiger und feinerer Sektoreinteilungen ist es möglich, beispielsweise den Halteort des 1.-Klasse-Wagens oder die teilweise etwas schwächer ausgelasteten Abteile an den Zugenden genauer zu bestimmen.

Der Kundenlenkung sind jedoch Grenzen gesetzt. Ein versuchsweiser Einsatz von Kundenlenkerinnen und -lenkern auf den Perrons der Gleise 21 bis 24 im Hauptbahnhof Zürich war nicht erfolgreich. Das Ziel einer besseren Verteilung der Kundinnen und Kunden auf den Perrons wurde deutlich verfehlt. Zudem war diese Massnahme auch mit hohen Personalkosten verbunden. Lautsprecherdurchsagen wirken sodann gemäss Erfahrungen der SBB nur, wenn sie gezielt und nicht regelmässig erfolgen, weshalb sie nur zurückhaltend einzusetzen sind.

Wie eingangs dargelegt, steht die Weiterentwicklung der Kundenlenkung aber im ureigenen Interesse der Betreiber der S-Bahn. Daher wird auch laufend nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi