

Sitzung vom 1. Februar 2006

**136. Anfrage (Modernisierung der ZVV-Doppelstöcker)**

Kantonsrat Marcel Burllet, Regensdorf, hat am 14. November 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Nach 15 intensiven Einsatzjahren laufen gegenwärtig die Sanierungen der 115 Doppelstockzüge der Zürcher S-Bahn an. Neben technischen Massnahmen zur Steigerung der Zuverlässigkeit, Einbau von Videokameras werden primär Polsterbezüge erneuert und zerkratzte Scheiben ersetzt. Auch wenn die Zürcher S-Bahn ab Frühjahr 2006 neue Doppelstock-Züge mit moderner Klimatisierung erhält, werden die alten S-Bahn-Kompositionen mit den Lokomotiven der Baureihe Re 450 nach einer solchen Hauptrevision noch mindestens 10 bis 15 Jahre in Betrieb stehen.

Bei der Bestellung der ersten 115 Doppelstock-Kompositionen Ende der 80er-Jahre wurden die Bedürfnisse der Reisenden noch anders gewichtet, und ausserdem waren klimatisierte Züge im Regionalverkehr – im Gegensatz zu heute – damals noch nicht Standard.

Diese vorgesehene Hauptrevision muss deshalb für viele Reisende zwiespältig ausfallen. Von einer eigentlichen Verbesserung des Fahrkomforts kann keine Rede sein. Im Sommer zeigt sich jeweils klar, dass in den Doppelstock-Wagen hohe Temperaturen vorherrschen, welche den Fahrkomfort für die Passagiere massiv einschränken. Grundsätzlich sollte eigentlich eine markante Verbesserung des Fahrkomforts ins Auge gefasst werden, damit der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich attraktiv bleibt und sich der Modalsplit nicht weiter zu Ungunsten des öV verschiebt.

Aus all diesen Überlegungen ersuche ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass mit den vorgesehenen rein technischen Massnahmen die Zürcher S-Bahn auch in den nächsten Jahren attraktiv bleibt, obwohl keine Klimaanlage und nicht wenigstens ein Niederflureinstieg pro Zug eingebaut werden und auch das «Plumpsklo» für die Bahnfahrenden erhalten bleibt?
2. Haben sich die Verantwortlichen aus SBB, ZVV und der Regierung auch Gedanken über eine umfassendere Revision – als wie es jetzt vorgesehen ist – zur Verbesserung des Fahrkomforts der 15 Jahre alten S-Bahn-Züge gemacht?
3. Wenn ja, was haben diese Abklärungen ergeben?

4. Waren das Sanierungsprogramm und die Sparmassnahmen im Kanton Zürich ein Grund, weshalb nur eine «Light-Version» punkto Erneuerung ins Auge gefasst wurde?
5. Mit welchen Investitionen müsste jeweils einzeln zusätzlich gerechnet werden, wenn
  - a) Klimaanlage
  - b) ein Niederflureinstieg pro Zug und
  - c) geschlossene Sanitäranlageneingebaut würden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

Die Nachfrage für die S-Bahn hat seit 1989 um über 100% zugenommen. Dieser Mehrverkehr dokumentiert die Attraktivität der S-Bahn. Die von 1989 bis 1997 abgelieferten Doppelstockpendelzüge (DPZ) haben eine wesentlich höhere Fahrleistung erbracht, als ursprünglich geplant war. In der Folge zeigten sich Verschleisserscheinungen, die im Rahmen von zwei Sanierungspaketen beseitigt werden sollen. Zurzeit wird das Sanierungspaket 2 umgesetzt und ein zeitgemässes Fahrgastinformationssystem sowie ein Videoüberwachungssystem in die DPZ eingebaut. Damit wird die Attraktivität der bestehenden Zürcher S-Bahnen gesteigert.

Für eine weitere Attraktivitätssteigerung werden die neuen Doppelstocktriebzüge sorgen, die ab Mai 2006 bis Ende 2009 abgeliefert werden. Wie nahezu alle neuen Fahrzeuge im ZVV werden sie mit einer Klimaanlage ausgerüstet. Der nachträgliche Einbau von Klimaanlage in die bestehenden Fahrzeuge der S-Bahn (DPZ) wurde ebenfalls eingehend geprüft. Bei der Konstruktion der Fahrzeuge in den 80er-Jahren wurde der verfügbare Raum vollumfänglich ausgenützt. Es steht kein freier Raum für zusätzliche technische Einrichtungen zur Verfügung. Dieser müsste durch eine Verringerung von Sitz- und Stehplätzen neu geschaffen werden, was angesichts der hohen Auslastung nicht sinnvoll ist. Aus diesen Gründen und wegen der hohen Kosten wurde auf eine Nachrüstung mit einer Klimaanlage verzichtet.

Der Einbau von geschlossenen WC-Systemen in die bestehenden DPZ wurde geprüft und wäre technisch möglich. Doch selbst wenn zwecks Kostensenkung auf eine der beiden Toiletten, die heute pro DPZ-Komposition vorhanden sind, verzichtet würde, wären die Umbaukosten immer noch unverhältnismässig hoch. Auf einen Umbau wird deshalb verzichtet.

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3) muss im öffentlichen Verkehr bis 2014 ein Grobnetz verwirklicht sein, das die wichtigsten Bahnhöfe und Haltestellen umfasst (vgl. Art. 12f. der Verordnung für die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, SR 151.34). Im Gebiet des ZVV bedeutet dies, dass nahezu alle Regelzüge über einen Anteil an niederflurigen Einstiegen verfügen müssen. Zur Erreichung dieses Zieles werden gegenwärtig zwei Varianten geprüft:

- Einbau eines niederflurigen Einstieges in bestehende Wagen der DPZ-Kompositionen (eine DPZ-Komposition besteht aus drei Wagen und einer Lokomotive)
- Austauschen eines Wagens pro DPZ-Komposition durch einen neuen niederflurigen Zwischenwagen

Aus den laufenden Abklärungen geht hervor, dass der Einbau eines niederflurigen Einstieges in bestehende Wagen sehr aufwendig wäre. Für einen solchen Umbau müssten die Fahrzeuge über längere Zeit ausser Betrieb genommen werden. Die heute bestehenden knappen Fahrzeugbestände lassen jedoch keine weitere Schwächung zu. Die DPZ-Kompositionen könnten erst nach vollständiger Ablieferung der neuen Doppelstocktriebzüge und damit frühestens ab etwa 2010 über längere Zeit ausser Betrieb genommen werden. Eine Sanierung im Rahmen der laufenden Arbeiten des Sanierungspaketes 2 ist daher nicht möglich.

Das in Variante 2 vorgesehene Auswechseln eines Wagens durch einen niederflurigen Zwischenwagen würde die Chance bieten, die Behindertengerechtigkeit zu gewährleisten und zugleich ein geschlossenes, auch für Gehbehinderte zugängliches WC zu erhalten. Die frei werdenden älteren Wagen würden für Entlastungszüge in Spitzenverkehrszeiten verwendet. Die diesbezüglichen Abklärungen werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2006 abgeschlossen.

Zu Frage 4:

Gemäss §11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) ist der ZVV gehalten, das Angebot nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu gestalten. Die vorliegend zu beurteilenden zusätzlichen Massnahmen würden jährliche Mehrkosten von über 10 Mio. Franken verursachen. Diese können im Rahmen der gegenwärtigen Budgetvorgaben nicht finanziert werden, unabhängig davon, ob diese Budgetvorgaben durch Programme zur Entlastung des Staatshaushaltes beeinflusst werden oder nicht.

Zu Frage 5:

Massnahme	Kosten pro Komposition Fr.	Kosten für die Flotte Fr.
a) Klimaanlage	300 000 Fr.	34,5 Mio.
b) Einbau Niederflureinstieg eränzende Massnahmen am Wagen zur Verbesserung der Behindertengerechtigkeit	375 000 Fr. 125 000 Fr.	43,125 Mio. 14,375 Mio.
c) geschlossene Sanitäranlagen (Basis 1 WC pro DPZ)	<u>125 000 Fr.</u>	<u>14,375 Mio.</u>
Total für alle Massnahmen	925 000 Fr.	106,375 Mio.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**