

Sitzung vom 2. September 2026

886. Anfrage (Stand zur 1. Klasse im inneren Bereich der S-Bahn-2G)

Die Kantonsräte Felix Hoesch, Zürich, und Daniel Sommer, Affoltern am Albis, haben am 11. Mai 2026 folgende Anfrage eingereicht:

In der ZVV-Strategie für die Jahre 2018–2021, Vorlage 5213, wurde der folgende Antrag der einstimmigen vorberatenden Kommission ohne jegliche Diskussion in die Stossrichtungen des ZVV aufgenommen:

«Für die S-Bahn-2G sind Grundlagen zu erarbeiten, ob sie im Rahmen der Neubeschaffung der Züge mit Plätzen ausschliesslich in der 2. Klasse wirtschaftlich effizienter betrieben werden kann.»

Der ZVV plant für die S-Bahn-2G¹: «Die innere S-Bahn erschliesst die Stadt Zürich und den engeren Agglomerationsgürtel und fährt mindestens im Viertelstundentakt.»

Der innere Bereich der S-Bahn-2G soll gemäss Aussagen des ZVV mit einstöckigen Zugkompositionen betrieben werden. Der Personenwechsel an den Haltestellen soll durch breitere Türen und den Wegfall von Treppen beim Aus- und Einstieg beschleunigt werden.

Durch den Wegfall der Wagenklassen entfällt das Suchen der richtigen Perronbereiche zum richtigen Wagen. Durch den Verzicht auf die 1. Klasse kann somit der Personenwechsel beschleunigt werden und es können gleichzeitig mehr Plätze in den Zügen angeboten werden.

Auf der Sihltalbahn und Uetlibergbahn sowie der Forchbahn sind auch im Zürcher S-Bahn-Netz Züge mit Wagen ausschliesslich der 2. Klasse erfolgreich im Einsatz.

Nun wurden die Züge für Ersatz und Erweiterung der Zürcher S-Bahn durch die SBB bestellt. Die zweistöckigen Züge sollen mit Bereichen für die 1. und 2. Klasse ausgestattet werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was ist der Stand der Planung für den inneren Bereich der S-Bahn-2G?
2. Wie ist der Zeitplan für die S-Bahn-2G?
3. Sollen die nun bestellten Züge auch auf Linien ausschliesslich im inneren Bereich der S-Bahn-2G verkehren?
4. Sind im inneren Bereich der S-Bahn-2G einstöckige Züge geplant?

¹ <https://www.zvv.ch/de/ueber-uns/infrastrukturprojekte/in-planung/s-bahn-2g.html>

5. Sind im inneren Bereich der S-Bahn-2G Züge mit Wagen nur der 2. Klasse geplant?
6. Wie hoch wird die Steigerung der Kapazität eingeschätzt, wenn auf die 1. Klasse verzichtet wird?
7. Welche ökonomischen Verbesserungen sind zu erwarten, wenn S-Bahn-Linien nur einstöckig sind und/oder auf die 1. Klasse verzichtet wird?
8. Einfluss auf Ticketverkäufe:
 - a. Hat ein Verzicht auf die 1. Klasse im inneren Bereich der S-Bahn-2G einen relevanten Einfluss auf die Ticketverkäufe für die 1. Klasse im gesamten ZVV?
 - b. Können die allfälligen Ausfälle von weniger Ticketverkäufen der 1. Klasse mit mehr zahlenden Passagieren in der 2. Klasse kompensiert werden?
9. Werden diese Fragen auch im Rahmen der ZVV-Strategie für die Jahre 2027–2031 behandelt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, und Daniel Sommer, Affoltern am Albis, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1, 2, 4, 5 und 9:

Das Langfristkonzept S-Bahn 2G der Zürcher S-Bahn wurde ab 2007 als Leuchtturm für die schrittweise Weiterentwicklung des Angebots und der Infrastruktur entwickelt. So war das Konzept auch die Grundlage für die Eingabe im Planungsprozess des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) für den Ausbauschnitt 2030/2035.

Kern des Langfristkonzepts S-Bahn 2G ist die Überlagerung von beschleunigten S-Bahnen (Express-S-Bahnen) und inneren S-Bahnen mit Halt an allen Stationen. Dieser Angebotsgrundsatz findet bereits beim heutigen Angebot seine Anwendung (z. B. Korridor Zürich HB – Stadelhofen – Uster – Rapperswil: S5/S15 als Express-S-Bahnen und S9 mit Halt an allen Stationen im inneren Bereich bis Uster). Im Angebotskonzept zum Ausbauschnitt STEP 2035 war eine Ausweitung dieses Ansatzes auf weitere Korridore geplant und im Langfristkonzept S-Bahn 2G die konsequente Umsetzung in allen Korridoren.

Das Gesamtkonzept S-Bahn 2G sah somit eine Umsetzung in mehreren Schritten vor. Aufgrund der sehr langen Umsetzungsdauer, der Entwicklung der Nachfrage, der Weiterentwicklung der Technologie

sowie aufgrund der Erfahrung aus bereits erfolgten Angebotsausbauten werden Anpassungen am Zielkonzept notwendig. Ebenso haben die Erfahrungen aus den Planungen zum Angebotskonzept 2035 gezeigt, dass eine strikte Trennung von inneren S-Bahnen und Express-S-Bahnen nicht überall zielführend und umsetzbar ist. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sind derzeit an einer Überarbeitung des Konzepts, die sich jedoch angesichts der unsicheren Beschlusslage zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Projekt Verkehr '45) erst in der Anfangsphase befindet.

Im Langfristkonzept S-Bahn 2G war geplant, die Züge auf den inneren S-Bahnen auf einen schnellen Fahrgastwechsel auszurichten. Hier bietet einstöckiges Rollmaterial ohne 1. Klasse Vorteile: Die Wege zu den Türen sind kürzer und die Fahrgäste verteilen sich besser entlang des Zuges. Diesen Vorteilen stehen aber auch gewichtige Nachteile gegenüber:

- Zusätzliche Infrastrukturausbauten für einen dichteren Fahrplan könnten erforderlich werden, da einstöckiges Rollmaterial generell geringere Kapazitäten bietet und/oder aufgrund des unterschiedlichen Rollmaterials jeweils nur Expresslinien bzw. nur innere S-Bahnen in Zürich HB miteinander durchgebunden werden können. Die Erfahrungen aus dem Planungs- und Bewilligungsprozess der Schlüsselprojekte für den Ausbauschnitt STEP 2035 zeigen indessen, dass die Realisierung im dicht bebauten Raum sehr anspruchsvoll ist und primär eine Ausnützung der maximalen Kapazität auf den bestehenden Infrastrukturen anzustreben ist.
- Eine nicht überall optimal einsetzbare Flotte (unterschiedliches Rollmaterial) stellt eine massgebende Erschwernis im Betrieb dar, da z. B. Fahrzeuge bei Störungen nicht auf anderen Linien eingesetzt werden können.
- Einstöckige Fahrzeuge bieten nur ohne 1. Klasse ausreichende Kapazitäten. Die Abschaffung der 1. Klasse ginge allerdings mit grundlegenden Nachteilen einher. So spricht der öffentliche Verkehr in der Schweiz alle sozialen Schichten der Gesellschaft an und geniesst eine breite politische Abstützung. Eine isolierte Abschaffung der 1. Klasse im ZVV hätte weitreichende Folgen auf die Nachfrage über die Grenzen des ZVV hinaus sowie auf die Sortimentsausgestaltung in den benachbarten Verbünden und im nationalen Verkehr. Ebenso gingen aufgrund des unterschiedlichen Rollmaterials (ohne 1. Klasse im ZVV, mit 1. Klasse ausserhalb) Effizienzgewinne sowie die Flexibilität bei Störungen verloren.

Der Einsatz von einstöckigem Rollmaterial im Kernbereich der Zürcher S-Bahn ist somit infrage gestellt und wird im Rahmen der Überarbeitung der Langfriststrategie S-Bahn 2G überprüft. Dabei steht das Ziel im Vordergrund, die erforderliche Kapazität mit bestmöglichem Komfort zur Verfügung zu stellen. Die sich abzeichnenden Verzögerungen des STEP-Ausbauschritts 2035 aufgrund von Verkehr '45 haben direkte Auswirkungen auf den Umsetzungszeitraum des (überarbeiteten) Langfristkonzepts S-Bahn 2G. Es ist davon auszugehen, dass sich die Umsetzung über mehrere STEP-Ausbauschritte erstrecken wird und folglich erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts weitgehend umgesetzt sein wird. Aus diesen Gründen enthält auch die ZVV-Strategie 2029–2032 keine Ausführungen zum Langfristkonzept S-Bahn 2G.

Zu Frage 3:

Die bestellten Doppelstockfahrzeuge der Zürcher S-Bahn (4. Generation) dienen primär als Ersatz der doppelstöckigen Fahrzeuge der 1. Generation, die das Ende ihrer technischen Lebensdauer im Zeitraum 2032 bis 2036 erreicht haben und ausser Betrieb genommen werden. Die Fahrzeuge der 4. Generation sind auf eine Lebensdauer von 32 Jahren ausgerichtet und werden folglich bis in den Zeitraum 2065 bis 2070 in Betrieb sein.

Derzeit ist geplant, dass die Fahrzeuge auf allen bisherigen Linien der Zürcher S-Bahn eingesetzt werden, auf denen sich die heutigen Doppelstockfahrzeuge im Betrieb bewährt haben. Auch bei einem langfristigen Wechsel auf eine Kombination aus einstöckigem und doppelstöckigem Rollmaterial könnten die Fahrzeuge der 4. Generation noch auf den Express-S-Bahnen eingesetzt werden.

Zu Frage 6:

Beim bestehenden Rollmaterial der 3. Generation hat eine 150 m lange Komposition in zwei von sechs Wagen Bereiche für die 1. Klasse. Von den 535 Sitzplätzen sind 120 Sitzplätze (rund 22%) für die 1. Klasse vorgesehen. Bei einem Verzicht auf die 1. Klasse könnten aufgrund der etwas dichteren Bestuhlung in der 2. Klasse etwa 28 zusätzliche Sitzplätze angeboten werden, was einer Steigerung von rund 5% der gesamten Sitzplatzkapazität entspricht.

Es ist jedoch zu beachten, dass sich die Kapazität eines Gesamtsystems nie nur an den eingesetzten Fahrzeugen bemisst. Auch die Publikumsanlagen (Perrons, Aufgänge usw.) müssen ausreichend dimensioniert sein und der Fahrplan muss ausreichende Haltezeiten für den Fahrgastwechsel ermöglichen.

Zu Frage 7:

Der Verzicht auf die 1. Klasse hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Kosten. Bei Wagen mit 1. Klasse sind zwar die Kosten für die Innenausstattung etwas höher (z. B. für den Sitz). Diese werden aber durch die geringere Anzahl von Sitzen, die aufgrund der grosszügigeren Platzverhältnisse in Wagen der 1. Klasse beschafft werden müssen, mehr als kompensiert.

Deutlichere Kostenunterschiede bestehen im Vergleich von einstöckigen zu doppelstöckigen Fahrzeugen. Auf Grundlage der aktuellen Beschaffungen wird bei Doppelstockfahrzeugen von rund 20% höheren Kosten ausgegangen als bei gleich langen einstöckigen Fahrzeugen. Doppelstockzüge bieten dafür aber deutlich mehr Sitzplätze und eine höhere Gesamtkapazität.

Zu Frage 8:

Die Auswirkungen einer Abschaffung der 1. Klasse auf die Einnahmen des ZVV können nur generell für das gesamte Gebiet des ZVV und nicht auf einen Kernbereich bezogen beantwortet werden. Die Schätzung erfolgt anhand der Einnahmen des Jahres 2025, wobei zwei Szenarien denkbar sind:

- Unter der Annahme, dass alle Reisenden der 1. Klasse mit der 2. Klasse reisen würden, wären dem ZVV im Jahr 2025 Einnahmen im Umfang von rund 30 Mio. Franken entgangen.
- Unter der Annahme, dass alle Reisenden der 1. Klasse nicht mehr mit dem öffentlichen Verkehr gereist wären, wären dem ZVV im Jahr 2025 Einnahmen im Umfang von etwa 80 Mio. Franken entgangen. Darin nicht berücksichtigt sind Erträge aus allfälligen Fahrten in der zweiten Klasse, welche diese Fahrgäste bisher zusätzlich getätigt haben (z. B. für die Zubringerfahrten mit dem Bus zum Bahnhof aus einer anderen Zone).

Gemessen an den Einnahmenanteilen der Transportunternehmen, die eine 1. Klasse anbieten, entsprechen die wegfallenden Einnahmen der beiden Szenarien einem Anteil von rund 6% bzw. rund 17%. Nicht berücksichtigt sind dabei in beiden Szenarien allfällige Zusatzeffekte, wie namentlich eine Mehrnachfrage von Personen, die bisher noch nicht mit dem öffentlichen Verkehr gereist sind, dies aber aufgrund des gestiegenen Platzangebots durch den Wegfall der 1. Klasse täten. Dieser Anteil wird als gering eingeschätzt.

Das Angebot der 1. Klasse richtet sich an Personen mit einem erhöhten Komfortanspruch. Wichtigstes Kriterium ist dabei, dass auch während der Hauptverkehrszeiten in der Regel eine deutlich höhere Sitzplatzverfügbarkeit gegeben ist. Fahrgäste der 1. Klasse schätzen diese Vorzüge und sind damit auch bereit, die höheren Preise in Kauf zu neh-

men. Dementsprechend ist bei einem Verzicht auf die 1. Klasse davon auszugehen, dass die Einnahmenausfälle eher im Rahmen des höheren Szenarios liegen, da zumindest teilweise eine Abwanderung zum motorisierten Individualverkehr stattfinden würde.

Um die Einnahmenminderung von 30 Mio. bzw. 80 Mio. Franken pro Jahr mit zusätzlichen Reisenden der 2. Klasse zu kompensieren, müsste die Nachfrage um 1,5% bzw. 3,8% zunehmen, was 10 Mio. bzw. 26 Mio. zusätzlichen Einsteigerinnen und Einsteigern pro Jahr entspricht (zum Vergleich: Einsteigerinnen und Einsteiger aller PostAuto-Leistungen im ZVV sind rund 27 Mio. pro Jahr).

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli