

Sitzung vom 27. März 2002

538. Postulat (Einsatz von Doppelstockfahrzeugen auf den S-Bahn-Linien Winterthur–Schaffhausen)

Kantonsrätin Käthi Furrer, Dachsen, sowie die Kantonsräte Hans Wickli, Dachsen, und Peter Stirnemann, Zürich, haben am 7. Januar 2002 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dahingehend zu wirken, dass mit der Realisierung der «Winti-Thur-Bahn» auf den S-Bahn-Linien S16 und S33 im Weinland ein ausreichendes Sitzplatzangebot gewährleistet ist.

Begründung:

Der Kantonsrat hat am 20. August 2001 einen Staatsbeitrag für die Einführung des Halbstundentaktes S33 Winterthur–Schaffhausen beschlossen. Mit dem erwarteten Nachfragezuwachs von 20–30% kann die Kostenunterdeckung pro Jahr erfreulicherweise stabil gehalten werden. Unklar ist hingegen noch, wie die zusätzlichen Fahrgäste transportiert werden sollen.

Bereits heute fahren in Richtung Winterthur während der Hauptverkehrszeiten drei Züge pro Stunde, die seit Jahren alle stark besetzt sind und zum Teil Stehplätze aufweisen. Zehnjährige S-Bahn-Erfahrung lehrt uns, dass mit Einführung des Halbstundentaktes auch die Fahrgastfrequenzen in den Hauptverkehrszeiten stark zunehmen. Die Voraussetzung ist allerdings, dass genügend Sitzplätze in den Zügen bereitstehen.

Wir begrüssen das ZVV-Projekt «Winti-Thur-Bahn», welches vor einigen Wochen der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Auf der S16 sind bereits heute Doppelstockwagen im Einsatz. Daneben braucht es aber auch auf der S33 ein solches Platzangebot. Nur so kann den zu erwartenden zusätzlichen Fahrgästen der Linie Winterthur–Schaffhausen eine attraktive S-Bahn geboten werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Käthi Furrer, Dachsen, Hans Wickli, Dachsen, und Peter Stirnemann, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Die S-Bahn kann seit ihrer Einführung 1990 dank einem dichten, regelmässigen und vernetzten Angebot sowie hohem Reisekomfort eine durchschnittliche Nachfragesteigerung von über 50% verzeichnen. Auf verschiedenen Strecken hat sie die Kapazitätsgrenzen erreicht. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat deshalb im Jahr 2000 mit der «S-Bahn-Vision» aufgezeigt, wie die S-Bahn langfristig weiterentwickelt werden soll und welche Ausbauschritte geplant sind. Gestützt darauf wurde die Entwicklung des S-Bahn-Angebotes für die Stadt und die Region Winterthur sowie die Verbindungen in die angrenzenden Nachbarkantone Schaffhausen, St.Gallen und Thurgau in einem separaten Projekt überprüft («Winti-Thur-Bahn»). Das so erarbeitete Grobkonzept wird im Bericht und Antrag des Regierungsrates zu den Postulaten KR-Nr. 318/1997 (Kreditvorlage für die neue S-Bahn-Haltestelle «Töss»), KR-Nr. 359/1998 («Winti-Bahn») und KR-Nr. 240/2000 (Ausbau der Strecke Winterthur–Bülach) vorgestellt (Vorlage 3952).

Um der Nachfragesteigerung der letzten Jahre im Weinland Rechnung zu tragen, ist für die Strecke Winterthur–Schaffhausen eine Taktverdichtung vorgesehen. Ab Fahrplanwechsel 2004 soll die S33 stündlich zweimal verkehren (vgl. Vorlage 3840, Beschluss des Kantonsrates vom 20. August 2001). Das Grobkonzept der «Winti-Thur-Bahn» sieht zudem vor, dass zusätzlich zu den halbstündlichen Zügen der S33 stündlich eine beschleunigte, mit doppelstöckigem Rollmaterial formierte S16 vom Flughafen über Winterthur nach Schaffhausen verlängert wird.

Der ZVV wie auch die SBB AG verfolgen das Ziel, möglichst allen S-Bahn-Benutzerinnen und Benutzern jederzeit, also auch zu Spitzenzeiten, einen Sitzplatz anbieten zu können. In

der Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr ist indessen die Konzentration der Nachfrage in verschiedenen Regionen so hoch, dass ausnahmsweise auch Stehplätze in Kauf genommen werden müssen, dies obwohl sämtliche verfügbaren Doppelstockkompositionen im Einsatz stehen. Zur Behebung dieser Kapazitätsengpässe wie auch im Zusammenhang mit der Verwirklichung der 3. Teilergänzung zur S-Bahn Zürich bereitet deshalb die SBB AG in Absprache mit dem ZVV die Beschaffung von neuen Doppelstockzügen vor. Erste Ablieferungen sind im Jahr 2004 zu erwarten.

Im Weinland werden in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend stündlich bereits drei Verbindungen mit konventionellem Rollmaterial angeboten. Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Angebotsausbau auf den Fahrplanwechsel 2004 wird mittelfristig mit einer Nachfragesteigerung von insgesamt 20–30% gerechnet. Diese zusätzliche Nachfrage wird sich auch in den Spitzenzeiten niederschlagen. Frequenz erhebungen haben gezeigt, dass – mit Ausnahme des Zuges 8319 von Schaffhausen mit Ankunft in Winterthur um 7.19 Uhr – alle Züge dieser Strecke ausreichend Kapazität aufweisen, um selbst einen Mehrverkehr von 50% bewältigen zu können. Einige Züge müssten dazu mit zusätzlichen Wagen bis zur höchstens möglichen Zuglänge von 200 m verlängert werden. Die vorausgesagte zusätzliche Nachfrage von 20–30% kann somit ausser beim Zug 8319 durch den Einsatz von konventionellem Rollmaterial ohne weiteres aufgefangen werden.

Der Zug 8319 beansprucht schon heute die ganze zu Verfügung stehende Perronlänge und kann deshalb nicht weiter verlängert werden. Da dieser Zug zudem bereits nahe an seiner Kapazitätsgrenze liegt, ist zu prüfen, ob das Sitzplatzangebot durch den Einsatz eines Zusatzzuges oder eines Doppelstockzuges erweitert werden kann. Kurzfristig ist der Einsatz eines Doppelstockzuges jedoch nicht möglich, weil alle verfügbaren Kompositionen anderweitig im Einsatz stehen. Die auf 2004 zu beschaffenden neuen Doppelstockzüge werden in erster Priorität dort eingesetzt, wo die Nachfrage nicht anderweitig befriedigt werden kann und aus betrieblichen Gründen zwingend den Einsatz von Doppelstockkompositionen verlangt. Das betrifft die Verlängerung der S3 sowie Angebotsverstärkungen im Oberland, am linken Zürichseeufer und im Knonaueramt.

Auf den Fahrplanwechsel 2004 steht daher die Lösung mit einem Zusatzzug im Vordergrund. Mittelfristig wird zu untersuchen sein, ob im Rahmen der Beschaffung weiterer Doppelstockkompositionen im Jahr 2006 eine neue Lösung mit einem Doppelstockzug in der Morgenspitze sinnvoller ist. Dabei werden neben betrieblichen und wirtschaftlichen Kriterien auch die Kundenwünsche und die tatsächliche Nachfrage zu berücksichtigen sein.

Das Ziel des Postulates, im Weinland auch nach Einführung des neuen Angebotes ein ausreichendes Sitzplatzangebot zu gewährleisten, wird mit Ausnahme des Zuges 8319 problemlos auch mit konventionellem Rollmaterial erreicht. Ein integraler Einsatz von Doppelstockkompositionen auf der S33 während des ganzen Tages ist daher weder zur Gewährleistung eines ausreichenden Sitzplatzangebotes notwendig noch aus betrieblichen Gründen zwingend. Die Behebung allfälliger Kapazitätsengpässe im Zug 8319 könnte auch durch den Einsatz eines Zusatzzuges erfolgen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat aus diesen Gründen, das Postulat KR-Nr. 4/2002 nicht zu überweisen.

II. Mitteilungen an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und den Zürcher Verkehrsverbund.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi