

Sitzung vom 27. März 1996

**903. Anfrage (Antwort des Regierungsrates zu den gefährlichen Aussentüren der älteren S-Bahn-Kompositionen)**

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 8. Januar 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Ich danke dem Regierungsrat für die Antwort auf meine Anfrage KR-Nr. 258/1995 betreffend gefährliche Aussentüren der älteren S-Bahn-Kompositionen. In der Zwischenzeit sind ja die Haltegriffe bei vielen der gefährlichen S-Bahn-Wagen abmontiert worden, was als Sofortmassnahme sehr zu begrüssen ist. Das zentrale Anliegen meiner Anfrage hat der Regierungsrat leider nicht wahrgenommen, wesentliche Teile meiner Anfrage hat er nicht beantwortet:

Es geht darum, dass die SBB zwar bei vielen Wagen des Typs EW I und II sogenannte Schwenkschiebetüren eingebaut haben, diese Wagen aber nicht auf dem S-Bahn-Netz, sondern auf den Regionallinien in der ganzen Schweiz einsetzen. Dies ermöglicht den kondukteurlosen Betrieb. Diese Massnahme wurde aus Spargründen getroffen, allerdings auf Kosten der Sicherheit bei der Zürcher S-Bahn.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb nochmals, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Wagen des Typs EW I und II mit unfallträchtigen Türen verkehrten zum Zeitpunkt des Unfalls in Wädenswil auf dem Netz der Zürcher S-Bahn?
2. Wie viele Einheitswagen I und II wurden bis zu diesem Unfall von den SBB mit sicheren Aussentüren versehen?
3. Aufgrund der Antwort des Regierungsrates vom 20. Dezember 1995 drängt sich der Verdacht auf, dass bis anhin noch gar keine Einheitswagen I und II mit bündigen Aussentüren ohne Haltegriffe auf dem Zürcher S-Bahn-Netz in Betrieb sind (die vom Regierungsrat erwähnten S 22, S 26, S 29, S 33 und S 35 sind Regionalzüge am Rande des S-Bahn-Netzes und haben mit diesen im Kernbereich nichts zu tun), wie dies in der Antwort zum Postulat KR-Nr. 84/1990 versprochen wurde. Ist diese Annahme richtig?
4. Ist der Regierungsrat nun bereit, sich bei den SBB energisch dafür einzusetzen, dass die im Zürcher S-Bahn-Netz verkehrenden Kompositionen mit den bereits umgerüsteten, jedoch auf den Regionallinien der übrigen Schweiz verkehrenden Wagen ausgewechselt werden? Und ist er bereit, sich dafür einzusetzen, dass auch bei den übrigen in Frage kommenden Einheitswagen I und II die Haltegriffe im Sinne einer Sofortmassnahme abmontiert werden?
5. Bis wann ist damit zu rechnen, dass die Einheitswagen ausgewechselt sein werden?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Bericht des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 84/1990 wurde ausdrücklich festgehalten, dass das umgebaute Rollmaterial vor allem auf den Linien eingesetzt werde, welche zuerst auf den kondukteurlosen Betrieb umgestellt würden. Inzwischen haben die SBB die gesamtschweizerische Umstellung aller Linien des regionalen Personenverkehrs auf

diese Betriebsart beschlossen, was auch den Einsatz der umgebauten Fahrzeuge beeinflusst hat. Dementsprechend wurden im Kanton Zürich mit erster Priorität die kondukteurlos betriebenen Linien im Raum Winterthur mit diesen Wagen ausgerüstet, während von den S-Bahn-Linien im Raum Zürich vorerst nur jene ohne Kondukteur betrieben werden, auf welchen ausschliesslich Doppelstockzüge verkehren.

Die Verhandlungen mit den SBB über den Ersatz bzw. die Umrüstung des Rollmaterials für die S-Bahn-Linien sind noch nicht abgeschlossen, wie der Regierungsrat auch in seiner Antwort vom 20. Dezember 1995 auf die Anfrage KR-Nr. 258/1995 ausgeführt hat. Die Ergebnisse dieser Verhandlungen können nicht vorweggenommen werden. Bekannt ist heute, dass ab Fahrplanwechsel 1996 rund 90 Wagen in regulären S-Bahn-Zügen und rund 140 Wagen in Zusatz- und Dispositionszügen noch nicht über aussenglatte Türen verfügen.

Für die weitere Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass ein Teil des Rollmaterials ohnehin durch den Einsatz der 4. Serie der Doppelstockpendelzüge modernisiert wird. Ferner verfügt das Rollmaterial auf den S-Bahn-Linien S 22, S 26, S 29, S 33 und S 35 im Raum Winterthur bereits heute über umgerüstete Einheitswagen mit aussenbündigen Türen. Gegenstand der Verhandlungen bleibt das ältere Rollmaterial, das noch längere Zeit im Einsatz stehen wird.

Das Verhandlungsziel besteht darin, dass spätestens ab 1999 in den regulären S-Bahn-Zügen sowie in den Zusatz- und Dispositionszügen nur noch Wagen mit aussenglaten Türen zum Einsatz gelangen. Ein Teil des Umbaus soll bereits 1997 abgeschlossen sein. Im Falle einer Einigung mit den SBB wird das Einsatzkonzept verbindlich in den entsprechenden Verträgen festgehalten. Als Übergangslösung wurden die Haltestangen abmontiert. Damit wurde es weitgehend verunmöglicht, auf den anfahrenden Zug aufzuspringen. Auch damit kann dem Fahrgast die Verantwortung für sein eigenes Verhalten nicht abgenommen werden. Nicht Gegenstand der Verhandlungen sind die Schnellzüge des Fernverkehrs.

Die Massnahmen zur Erreichung vertraglich vereinbarter Ziele sind Sache der SBB. Ob dafür der Austausch von Rollmaterial mit anderen schweizerischen Regionen oder Umrüstungsmassnahmen sinnvoller sind, steht in ihrem Ermessen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft und den Verkehrsverbund.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi