

Sitzung vom 27. September 2000

1550. Postulat (Neues Rollmaterial auf dem Zürcher S-Bahn-Netz)

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, hat am 26. Juni 2000 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, bei SBB und ZVV dahingehend zu intervenieren, dass auf dem Zürcher S-Bahn-Netz unverzüglich Versuche mit unterschiedlichem neuem Rollmaterial durchgeführt werden. Als Entscheidungsgrundlage für künftige Rahmenkredite und Investitionen sollen die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme bezüglich Komfort, Reisezeit und Sicherheit aufgezeigt werden.

Begründung:

In Spitzenzeiten sind die Sitzplatzkapazitäten auf einigen S-BahnLinien ungenügend. Der Einsatz zusätzlichen Rollmaterials ist dringend. Allerdings sind die Reserven an Doppelstockkompositionen erschöpft. Nachbestellungen sind nicht mehr möglich. Und Versuche mit Intercity-Doppelstöckern auf dem S-Bahn-Netz erwiesen sich als erfolglos.

Die SBB stehen unter Zeitdruck, neues Rollmaterial zu beschaffen. Dabei ist immer noch unklar, welche Qualitätsstandards künftig bei der Zürcher S-Bahn gelten sollen. Sollen konsequent Niederflureinstieg und Klimatisierung verlangt werden?

Bisher wurden auf dem Zürcher S-Bahn-Netz keine Versuche mit Low-Cost-Triebwagen oder deutschen DWA-Doppelstöckern durchgeführt (siehe «Landbote» vom 24. Juni). Der Einsatz von Leichttriebwagen (z.B. auf den Trassen der S26 und der S29) oder von Doppelstöckern der DWA (z.B. auf der S33) könnte die Sitzplatzkosten und den Verschleiss an Geleiseinfrastruktur mehr drosseln als der Einsatz schwerer NPZ-Kompositionen.

Bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial sollen rechtzeitig Auflagen zur Sicherung von Arbeitsplätzen geprüft werden. Die Ängste der SBB wegen Überbeständen und mangelnder Auslastung ihrer Werkstätten sind nicht mehr gerechtfertigt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Verkehr im Kanton Zürich hat auch in den 90er-Jahren weiter zugenommen. Dieser Entwicklung haben der Kanton Zürich und die SBB mit dem Bau der 2. Teilergänzung der S-Bahn Rechnung getragen. Trotz dieser Ausbauten sind auf bestimmten S-Bahn-Linien zu Spitzenzeiten bereits heute keine freien Sitzplätze mehr vorhanden. Da alle verfügbaren Doppelstockkompositionen im Einsatz sind, kann das Angebot mit dem vorhandenen Rollmaterial kaum mehr ausgebaut werden. Auch die Eisenbahninfrastruktur lässt in bestimmten Regionen nur noch einen sehr begrenzten Angebotsausbau zu. Mit dem für die kommenden Jahre prognostizierten Verkehrszuwachs wird sich diese Situation verschärfen.

Gegenwärtig erarbeitet der ZVV zusammen mit den SBB die S-Bahn-Vision. Diese soll Perspektiven aufzeigen, wie die wachsende Nachfrage im öffentlichen Verkehr befriedigt werden kann. Eine erste Realisierungsetappe, die 3. Teilergänzung der S-Bahn, soll bis 2006 abgeschlossen sein. Die entsprechende Kreditvorlage wird dem Kantonsrat im Verlauf des Jahres 2002 vorgelegt. Im Rahmen dieser 3. Teilergänzung ist die Beschaffung von neuem Rollmaterial für die S-Bahn vorgesehen, das Anforderungsprofil wird – gestützt auf die neue Flottenpolitik für den Regionalverkehr – von den SBB gemeinsam mit dem ZVV erarbeitet werden.

Vorarbeiten für eine europaweite Ausschreibung sind bei den SBB im Gang. Im Raum Winterthur könnten Leichttriebfahrzeuge, wie sie bereits auf dem Markt angeboten werden, in Betracht kommen. Für das Kernsystem der S-Bahn, d. h. für Linien, die nach Zürich führen, soll aus Kapazitätsgründen weiteres Doppelstockrollmaterial beschafft werden. Der im Frühjahr 2000 durchgeführte Versuchseinsatz von Intercity-Doppelstockwagen auf der S14 hat gezeigt, dass dieses Rollmaterial nicht ohne weiteres für die S-Bahn übernommen werden kann und somit auch für eine Übergangsphase nicht geeignet ist. Für zusätzliches Rollmaterial wird folglich eine Neuentwicklung, die Beschaffung des Typs einer ausländischen Bahn oder eine gezielte Modifikation der Intercity-Züge der SBB erwogen. Qualitäten der bestehenden Doppelstockpendelzüge wie Übersichtlichkeit, schneller Fahrgastwechsel

dank breiten Türen, gute Ausnützung der Bauhöhe, gutes Antriebs- und Fahrverhalten sollen gewährleistet bleiben. Zusätzlich sind Verbesserungen insbesondere in den Bereichen Klimatisierung, dynamisch-elektronisches Fahrgastinformationssystem, Tiefeinstiege, geschlossene Toilettensysteme und Notrufeinrichtungen im Fahrzeug vorgesehen. Diese Komfortelemente haben die SBB als allgemeinen Standard für alle Fahrzeugbeschaffungen im Regionalverkehr festgelegt.

Für die Systemauslegung und das Pflichtenheft ist gemäss Eisenbahngesetz die Betreiberunternehmung – im vorliegenden Fall die SBB – verantwortlich. Der ZVV hat dabei auf Grund des Zusammenarbeitsvertrages ein Mitwirkungsrecht. Eine möglichst offene Formulierung des Pflichtenhefts soll gewährleisten, dass auch bestehende Fahrzeugtypen offeriert werden können. Die Ausschreibung kann jedoch erst dann erfolgen, wenn Klarheit über die Angebotsausbauten der S-Bahn besteht. Sollte auf Grund dieser Ausschreibung bereits vorhandenes Rollmaterial in die engere Auswahl gelangen, könnten dessen Betrieb sowie die Kundenreaktion dort, wo es im Einsatz ist, beobachtet werden. Konkrete Fahrversuche im Kanton Zürich sind dazu nicht notwendig, da sich das Fahrgastverhalten der Zürcher Bevölkerung kaum wesentlich von demjenigen in anderen westlichen Ländern unterscheidet. Ausserdem liegen – im Gegensatz zur ersten Beschaffung – nunmehr umfassende Markterfahrungen mit Doppelstockzügen im Raum Zürich vor, sodass kaum grundsätzlich neue Erkenntnisse aus den sehr aufwendigen Versuchseinsätzen mit ausländischen Fahrzeugen zu erwarten sind.

Der Rollmaterialbedarf ist ausgewiesen und von SBB und ZVV erkannt. Unverzögliche Versuche auf dem Zürcher S-Bahn-Netz sind nicht angezeigt, da vorerst das Pflichtenheft erstellt und Offerten eingeholt werden müssen. Ob in der Endphase der Evaluation solche Tests nötig sein werden, wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein. Aus diesen Gründen erübrigt sich eine Intervention des Regierungsrates bei SBB und ZVV.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi