

A N F R A G E von Benno Scherrer Moser (GLP, Uster), René Gutknecht (GLP, Urdorf) und Cyrill von Planta (GLP, Zürich)

betreffend Kapazitätserhöhung S-Bahn: Fahrgastumschlag innovativ erhöhen statt Einstöcker im S-Bahn-Kernbereich

Die S-Bahn verzeichnet ein grosses Fahrgastwachstum. Um die Transportbedürfnisse im Kernbereich abdecken zu können, schlägt der ZVV einstöckige S-Bahn-Kompositionen mit vielen Türen und hauptsächlich Stehplätzen vor. Ob diese auf viel Zustimmung stossen, darf bezweifelt werden.

Die mögliche Zugfolge wird durch die Zeit geprägt, welche für den Fahrgastwechsel benötigt wird. Ziel muss also sein, ein rasches Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

Wir erachten den Ansatz, den Fahrgastumschlag zu erhöhen, als richtig.

Diese vorgeschlagene Lösung scheint jedoch zu wenig innovativ, um auch nach 2030 noch tragfähig zu sein.

Vielmehr müsste unserer Ansicht nach über neue Konzepte nachgedacht werden, welche den Fahrgastumschlag beschleunigen.

Dazu gehören so genannte Reitersteige, bei denen Einstieg und Ausstieg auf gegenüberliegenden Seiten liegen, damit der Fahrgastwechsel deutlich rascher erfolgen kann. Solche Beispiele gibt es bereits, bei Bergbahnen seit Jahrzehnten und im S-Bahn-Verkehr z.B. in München.

Weitergehend sollte auch überlegt werden, ob nicht weiterhin Doppelstöcker zum Einsatz kommen sollen. Dafür wären auf beiden Etagen Türen erforderlich – und die bedienten Stationen müssten entsprechend angepasst werden. Doppelstockkompositionen bieten mehr Plätze, und wenn Doppelstockwagen auf beiden Etagen über Türen verfügen, kann auch der Fahrgastwechsel viel effizienter abgewickelt werden. Zudem verteilen sich die Fahrgäste auf mehreren Perrons besser.

Daher bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen.

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass der Sitzkomfort der S-Bahn ein wichtiges Element ist und dass auch «komfortable Stehplatzzonen» Reisende abhalten können, die S-Bahn zu benutzen?
2. Glaubt der Regierungsrat wirklich, dass die (anspruchsvollen) Kunden des ZVV eine solche Strategie befürworten?
3. Sieht der Regierungsrat ebenfalls Vorteile im Konzept «Reiterbahnhof»?
4. Kann sich der Regierungsrat auch vorstellen, im Kernbereich sogenannte Reiterbahnhöfe zu planen (Einstieg und Ausstieg auf gegenüberliegenden Seiten), damit der Fahrgastwechsel deutlich rascher erfolgen kann?
5. Hat sich der Regierungsrat auch schon Gedanken gemacht, wie der Fahrgastumschlag bei Doppelstockkompositionen massiv erhöht werden könnte? Ist er nicht auch der Ansicht, dass eine solche Idee prüfenswert wäre?
6. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die Verkürzung der Zugfolge mittels Einführung der Führerstandssignalisierung (ECTS2) zu prüfen ist?

Benno Scherrer Moser
René Gutknecht
Cyrill von Planta