

Sitzung vom 3. September 2014

**921. Anfrage (Einsatz von altem Rollmaterial auf der S7)**

Kantonsrat Lorenz Schmid, Männedorf, hat am 23. Juni 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Seit dem Fahrplanwechsel vom 22. Juni 2014 sind auf der S7 Zugseinheiten der älteren Generation im Einsatz. Diese Einheiten werden laut ZVV/SBB bis Dezember 2014 zu 75% überholt sein, somit über einen Niederflureinstieg sowie über Klimatisierung verfügen. Die Überholung bringt mit sich, dass sich die Sitzplatzkapazität um ca. 10% reduziert. Nicht nur ab Meilen, sondern bereits ab Männedorf werden dadurch viele Pendler neu zu einer 20-minütigen Fahrt stehend gezwungen. Die ZVV/SBB begründet den Wechsel damit, dass die neuen Zugseinheiten auf S-Bahnlinien zum Einsatz kommen, die betreffend Fahrplansicherheit und Pünktlichkeit «delikater» seien und somit deren Einsatz für das ganze S-Bahnnetz für mehr Stabilität sorgen.

Hierzu stellen sich folgende Fragen

1. Ist dieser Entscheid, die neuen Zugseinheiten auf andere Linien zu verschieben, alleinig auf die Fahrplansicherheit zurückzuführen?
2. Wurden für den Entscheid andere Kriterien als die Fahrplansicherheit beigezogen?
3. Sind die in den Genuss der neuen Zugseinheiten kommenden Strecken in Stosszeiten mehr oder weniger belastet im Vergleich zur S7?
4. Ist es möglich, alte und neue Zugseinheiten gemischt in Vielfachsteuerung einzusetzen? Wenn ja, wäre die Zugänglichkeit für Behinderte, die einen Niederflurzugang benötigen, verbessert gewährleistet?
5. Ist es möglich, ausserhalb der Stosszeiten die nicht gebrauchten Zugseinheiten der neuen Generation auf der S7 zum Einsatz zu bringen? Stehen Zugseinheiten der 2. und 3. Generation tagsüber auf den Abstellgleisen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Schmid, Männedorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Pünktlichkeit ist ein wichtiger Faktor, damit das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs zuverlässig funktioniert. Im Jahr 2013 verzeichnete die Zürcher S-Bahn die schlechtesten Pünktlichkeitswerte der vergangenen zehn Jahre. Eine Hauptursache dafür sind die häufigen Verspätungen auf der Linie S5, die aufgrund der hohen Netzauslastung unweigerlich Auswirkungen auf andere S-Bahnlinien haben. Demgegenüber sind die Pünktlichkeitswerte der S7 im Vergleich zu anderen Linien gut.

Mit einem geänderten Rollmaterialeinsatz versuchen die SBB, die Pünktlichkeit auf dem ganzen Netz zu verbessern. Auf dem Zürcher S-Bahn-Netz verkehren zurzeit drei Generationen von Doppelstockzügen. Die S-Bahn-Doppelstockzüge der ersten Generation stellen mit mehr als der Hälfte der S-Bahn-Flotte immer noch das Rückgrat der Zürcher S-Bahn dar und werden deshalb auf vielen Strecken eingesetzt. Sie werden zurzeit modernisiert, mit Klimaanlage ausgerüstet und mit niederflurigen Zwischenwagen ergänzt. Bis Dezember 2014 werden bereits drei Viertel der Zugseinheiten über einen klimatisierten Niederflurwagen verfügen. Das Modernisierungsprogramm wird Anfang 2017 abgeschlossen sein.

Die Züge der zweiten und der dritten Generation sind vollständig niederflurig. Die Kompositionen der zweiten Generation ermöglichen gegenüber der ersten Generation leicht kürzere Fahrzeiten, mit Zügen der dritten Generation können die Fahrzeiten nochmals verkürzt werden. Deshalb werden seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2014 auf der S5 Doppelstockzüge der zweiten Generation eingesetzt. Die bisher auf der S5 verkehrenden Doppelstockzüge der ersten Generation werden auf den Linien S7 und S14 eingesetzt. Andere Gründe als die Verbesserung der Pünktlichkeit lagen diesem Entscheid nicht zugrunde.

Zu Frage 3:

Die Auslastung der einzelnen Kurse wird von den SBB erhoben. Die Auswertung zeigt, dass die S7 in den Spitzenzeiten zwar über hohe Frequenzen verfügt, dass aber Kurse anderer S-Bahn-Linien im ZVV-Gebiet noch stärker ausgelastet sind. Unter den 50 am stärksten belasteten

S-Bahn-Kursen sind sieben Züge der S5 und zwei Züge der S7 zu finden (Ankunft in Zürich HB um 07.18 Uhr und 07.48 Uhr). Die Züge verkehren bereits mit der Höchstlänge. Zusätzliche Züge können infolge der sehr starken Auslastung der Bahninfrastruktur nicht geführt werden. Am rechten Zürichseeufer wird aber im Rahmen der Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn eine neue S-Bahn-Linie (S20) eingeführt werden. Sie wird während den Hauptverkehrszeiten die S7 entlasten. Ihre Einführung wird sich allerdings durch Einsparungen von Anwohnenden verzögern.

Zu Frage 4:

Eine Mischtraktion von Doppelstockzügen der ersten und der zweiten Generation ist aus leitetechnischen Gründen nicht möglich. Im Rahmen des Modernisierungsprogramms wurde die Option einer Mischtraktion geprüft, jedoch wegen der grossen technischen Komplexität sowie Problemen mit der Fahrdynamik nicht weiterverfolgt. Eine Mischtraktion mit Doppelstockzügen der dritten Generation ist wegen unterschiedlicher Kupplungen nicht möglich.

Die Doppelstockzüge der ersten Generation werden durch einen niederflurigen Zwischenwagen (NDW) ergänzt und damit auch für Behinderte barrierefrei zugänglich sein. Auf der S7 werden ab Dezember 2014 im Durchschnitt 83% der Züge über mindestens einen NDW verfügen, Anfang 2016 werden es 100% sein. Die Kundinnen und Kunden werden im ZVV-Online-Fahrplan und im ZVV-Fahrplan-App über barrierefreie Verbindungen informiert.

Zu Frage 5:

Ein Teil der auf der S5 eingesetzten Doppelstockkompositionen der zweiten Generation steht Montag bis Freitag zwischen 10 und 14 Uhr sowie ab 20 Uhr in der Fahrzeuginstandhaltung oder auf Abstellgleisen, da die Züge wegen geringerer Nachfrage nicht mit Höchstzuglänge geführt werden müssen. Für einen Einsatz der abgestellten Fahrzeuge anstelle der Fahrzeuge der ersten Generation auf der S7 wären zusätzliche Lokführerinnen und Lokführer notwendig und es würden zahlreiche Leerfahrten entstehen, um die Tauschfahrzeuge an die Linienendpunkte der S7 zu führen und anschliessend wieder zurückzubringen. Auch müssten die nicht benötigten Fahrzeuge der ersten Generation der S7 weggestellt und wieder abgeholt werden. Ein Einsatz auf der S7 könnte tagsüber nur rund zwei bis drei Stunden und abends drei Stunden dauern. Ein Einsatz der tagsüber abgestellten Fahrzeuge anstelle der Komposi-

tionen der ersten Generation wäre ineffizient sowie zeit- und kostenintensiv, was zu einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis führen würde. Aus diesen Gründen wird auf einen Austausch von Doppelstockzügen der ersten mit jenen der zweiten Generation ausserhalb der Stosszeiten verzichtet.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**