

ANFRAGE von Astrid Kugler (LdU, Zürich)

betreffend gefährlicher Aussentüren der älteren S-Bahn-Kompositionen

Der tragische Unfall am Bahnhof Wädenswil, bei welchem ein 13-jähriger Knabe beim Aufspringen auf den fahrenden Zug auf schreckliche Weise ums Leben gekommen ist, hat wieder einmal deutlich gezeigt, dass die im Zürcher S-Bahn-Netz eingesetzten alten Einheitswagen I und II sehr gefährlich sind. Der gravierende Mangel dieser Wagen besteht darin, dass die Türen mit den Trittbrettern und den Haltestangen so konstruiert sind, dass Bahnpassagiere auch nach der Türschliessung auf den fahrenden Zug aufspringen können.

Der Regierungsrat und der Kantonsrat haben sich schon mehrere Male mit dieser Frage beschäftigt, letztmals am 10. Januar 1994, als der Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 84/1990 betreffend Umbau der älteren S-Bahn-Wagen mit sicheren Aussentüren sang- und klanglos abgeschlossen hatte, obwohl die Forderung des Postulates überhaupt nicht erfüllt war. In der damaligen Postulatsantwort des Regierungsrates wurde versprochen, dass die SBB die Wagen bis 1995 durch umgebaute Wagen ausgewechselt haben werden.

Die SBB haben in der Zwischenzeit zwar bei vielen Wagen des Typs EW I und II sog. Schwenkschiebetüren eingebaut, diese Wagen aber nicht auf der S-Bahn, sondern auf den Regionallinien in der ganzen Schweiz eingesetzt. Und hier wird ja bekanntlich nun der konkurrenzlose Betrieb praktiziert. Diese Massnahme wurde aus Spargründen getroffen, allerdings auf Kosten der Sicherheit auf dem Zürcher S-Bahn-Netz.

Das Versprechen wurde leider in keiner Weise eingelöst.

Nach dem erneuten schweren Unfall mit diesen S-Bahn-untauglichen Wagen in Wädenswil stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Wie war der genaue Hergang des tödlichen Unfalls in Wädenswil?
2. Wieviele ähnliche Unfälle wurden auf dem SBB-Netz im Zürcher S-Bahn-Gebiet seit 1989 verzeichnet? Welches waren neben dem unsäglichen Leid die Folgen (körperliche und finanzielle) dieser Unfälle?
3. Wieviele Wagen des Typs EW I und II ohne aufspringsichere Türen verkehrten zum Zeitpunkt des Unfalls in Wädenswil auf dem Netz der Zürcher S-Bahn? Wieviele Einheitswagen I und II wurden von den SBB mit sicheren Aussentüren versehen?
4. Weshalb wurde das Versprechen der SBB, die Wagen bis 1995 auszuwechseln, nicht eingelöst?
5. Weshalb hat sich der Regierungsrat nicht vehementer für die Auswechslung der Wagen bemüht? Schaut der Regierungsrat einfach zu, wie die SBB nach eigenem Gutdünken schalten und walten?

6. Beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass auf dem Zürcher S-Bahn-Netz trotz aller Bemühungen des Kantonsrates immer noch S-Bahn-untaugliche und höchst gefährliche Wagen zirkulieren, nicht auch als grobfahrlässig?
7. Können die SBB für den Unfall in Wädenswil haftbar gemacht werden und die Verantwortlichen der SBB, welche die versprochene Umstellung immer noch nicht vollzogen hatten, zur vollen Verantwortung gezogen werden?
8. Ist der Regierungsrat nun bereit, sich bei den SBB energisch dafür einzusetzen, dass die im Zürcher S-Bahn-Netz verkehrenden Kompositionen sofort mit den bereits umgerüsteten, jedoch auf den Regionallinien verkehrenden Wagen ausgewechselt werden?

Astrid Kugler