

Sitzung vom 20. Dezember 1995

3794. Anfrage(Gefährliche Aussentüren der älteren S-Bahn-Kompositionen)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 2. Oktober 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Der tragische Unfall im Bahnhof Wädenswil, bei welchem ein 13jähriger 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 abgeschrieben 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 sogenannte 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 kondukteurlose Betrieb praktiziert. Diese Massnahme wurde aus Spargründen getroffen, allerdings auf Kosten der Sicherheit auf dem Zürcher S-Bahn-Netz.

1. Wie war der genaue Hergang des tödlichen Unfalls in Wädenswil?
2. Wie viele 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. Wie viele Wagen des Typs EW I und II ohne aufspringsichere Türen verkehrten zum Zeitpunkt des Unfalles in Wädenswil auf dem Netz der Zürcher S-Bahn? Wie viele Einheitswagen I und II wurden von den SBB mit sicheren Aussentüren versehen?

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?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

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

Seit der Eröffnung der S-Bahn haben sich auf dem S-Bahn-Netz insgesamt zwei tödliche Unfälle durch Aufspringen auf fahrende Züge ereignet, beide im Verlauf des Herbstes 1995. Über die Haftungsfrage kann in beiden Fällen noch nicht entschieden werden, da nicht alle notwendigen Beurteilungsgrundlagen vorliegen. Der Unfall, der Anlass zur vorlie-

genden Anfrage gab, ereignete sich am 25. September 1995 nach dem fahrplanmässigen Halt der S2 um 6.57 Uhr im Bahnhof Wädenswil. Nach dem Fahrgastwechsel gab der Zugbegleiter einen Achtungspfeiff ab und fertigte danach den Zug ab. Ungefähr fünf Sekunden nach dem erteilten Abfahrtsbefehl betätigte der Lokomotivführer die Türschliessung. Nachdem die Anzeige auf dem Führerstand die ordnungsgemässe Schliessung der Türen anzeigte, liess er den Zug anfahren. Weder der Lokomotivführer noch der Zugbegleiter, noch Reisende im Zug haben den Unfall bemerkt.

Es trifft zu, dass der Bericht des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 84/1990 betreffend den Umbau der älteren S-Bahn-Wagen mit sicheren Aussentüren irrtümlich folgende Aussage enthielt: «Zusammen mit der Modernisierung von Triebwagen werden bis 1995 alle im Regionalverkehr eingesetzten Einheitswagen Typ I und II mit den erwähnten bündigen Aussentüren ohne Haltegriffe versehen sein.» Die Tatsache, dass die Umrüstung längere Zeit in Anspruch nehmen wird, wurde jedoch noch vor der Behandlung in der Verkehrskommission erkannt und der Kantonsrat entsprechend informiert. Der Kantonsrat hat das erwähnte Postulat somit in Kenntnis aller Umstände abgeschrieben.

Inzwischen sind auf den S-Bahn-Linien S22, S26, S29, S33 und S35 umgerüstete Einheitswagen mit aussenbündigen Türen im Einsatz; dies als Voraussetzung für den kondukteurlosen Betrieb. Infolge der Ausrüstung zusätzlicher Linien mit Doppelstockzügen in den kommenden Jahren wird der Bestand der alten Einheitswagen auf dem Liniennetz der S-Bahn Zürich weiter abnehmen. Aufgrund des heutigen Planungsstandes der SBB ist davon auszugehen, dass insgesamt 30 Einheitswagen I und II in regulären S-Bahn-Zügen und 20 Wagen in Einsatzzügen und bei der technischen Reserve noch nicht für eine Umrüstung bzw. Ersatz durch moderneres Rollmaterial vorgesehen sind. An diesen Wagen werden aber in den nächsten Wochen die im Bereich der Türen noch vorhandenen Haltegriffe abmontiert. Ferner ist zu berücksichtigen, dass auch bei S-Bahn-Zusatzzügen und Schnellzügen im Fernverkehr weiterhin konventionelles Rollmaterial zum Einsatz kommt.

Risiken, die aus unvorsichtigem oder gefährlichem Verhalten der Fahrgäste entstehen, können mit allen technischen Mitteln nie ganz ausgeschlossen werden. So bedauerlich die beiden Unfälle sind, muss doch festgehalten werden, dass bei korrektem Verhalten keine Risiken bestehen. Der Einsatz von noch nicht umgerüsteten Einheitswagen ist unter Sicherheitsgesichtspunkten daher verantwortbar.

Fahrzeuge mit aussenglatten Türen tragen jedoch wesentlich dazu bei, die Risiken bei falschem Verhalten weiter zu vermindern. Dies ist mit ein Grund, weshalb sich der Regierungsrat und der Verkehrsverbund immer für einen artreinen Betrieb der S-Bahn-Linien nach Zürich mit Doppelstockpendelzügen eingesetzt haben. Die Forderungen nach einem vollständigen Ersatz bzw. einer Umrüstung des älteren Rollmaterials werden aufrechterhalten. Die entsprechenden Verhandlungen mit den SBB sind aber noch nicht abgeschlossen.

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