

Sitzung vom 3. März 2010

**318. Postulat (Dienstleistungen während der Betriebszeiten  
der S-Bahn [genügend Toiletten])**

Die Kantonsräte Marcel Burlet, Regensdorf, und Peter Reinhard, Kloten, haben am 16. November 2009 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass bei Neubeschaffungen und Modernisierung von Rollmaterial pro Zugs-  
einheit mindestens zwei Toiletten angeboten werden. Ebenso ist sicher-  
zustellen, dass Warteräume auf den Bahnhöfen bis Betriebsschluss ge-  
öffnet sind.

*Begründung:*

Mit der Anfrage KR-Nr. 93/2008 wurden verschiedene Fragen zu  
diesem Thema gestellt. Die Begründungen für den Nichteinbau einer  
zweiten Toilette in den SBB-Triebzügen vermögen nicht zu befriedigen.  
Bei einem Ausfall löst dies bei betroffenen Reisenden unangenehme  
Komplikationen aus. In den neuen S-Bahn-Zügen steht für rund 400 Per-  
sonen noch eine einzige Toilette zur Verfügung. Ähnliches gilt für die  
neuen Triebzüge. Aus diesem Grund müssen durch den Einbau einer  
zweiten Toilette (welche nicht unbedingt dem Behindertengleichstel-  
lungsgesetz zu entsprechen hat) Risiko und Qualitätseinbusse gemin-  
dert werden. In der Presse wird übrigens in regelmässigen Abständen  
über diesen Missstand berichtet.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Marcel Burlet, Regensdorf, und Peter Reinhard, Klo-  
ten, wird wie folgt Stellung genommen:

*1. Toiletten bei Neubeschaffungen und Modernisierungen  
von SBB-Zügen*

Bei der S-Bahn Zürich stehen gegenwärtig 113 SBB-Doppelstock-  
pendelzüge (DPZ, 1. Generation) und 61 Doppelstocktriebzüge (DTZ,  
2. Generation) im Einsatz. Mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn  
Zürich wird das Angebot weiter ausgebaut, weshalb die SBB 50 neue  
Doppelstocktriebzüge (3. Generation) in Auftrag gegeben haben.

Die Doppelstocktriebzüge der 2. Generation wurden zwischen 2005 und 2009 gebaut und mit einer behindertengerechten und rollstuhlgängigen Toilette ausgestattet. Eine Revision dieser neuen Kompositionen ist weder kurz- noch mittelfristig geplant. Anders verhält es sich bei den DPZ-Kompositionen der 1. Generation. Sie wurden zwischen 1989 und 1997 in Betrieb genommen und müssen nun revidiert werden. Die DPZ-Kompositionen der 1. Generation verfügen über Toiletten, die nicht mit einem geschlossenen Spülsystem ausgestattet sind. Gemäss Art. 9 Abs. 3 lit. c der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV; SR 814.201) müssen WC in Fahrzeugen, die nach dem 1. Januar 2000 in Betrieb genommen wurden, in ein geschlossenes WC-System umgebaut werden. Ein Umbau der DPZ-Kompositionen der 1. Generation gilt aufgrund der neuen Betriebsbewilligung als neue Inbetriebsetzung. Daher wären sie zwingend mit einem geschlossenen WC-System nachzurüsten, was mit hohen Kosten verbunden wäre. Im Rahmen der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 324/2005 betreffend Modernisierung der ZVV-Doppelstöcker wurden die Kosten für den Umbau der gesamten Flotte der 1. Generation auf rund 14 Mio. Franken veranschlagt. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass künftig nahezu alle Regelzüge über einen Anteil an niederflurigen Einstiegen verfügen müssten, damit die Anforderungen an ein behindertengerechtes Grobnetz rechtzeitig erfüllt werden könnten. Damals standen zwei Varianten zur Auswahl: entweder der Einbau eines niederflurigen Einstiegs in die bestehenden Wagen oder das Ersetzen eines bestehenden Wagens pro Komposition durch einen niederflurigen Zwischenwagen. Während die erste Variante sehr aufwendig und aus betrieblichen Gründen kaum zu verwirklichen wäre, böte die zweite Variante die Möglichkeit, die Behindertengerechtigkeit zu gewährleisten und zugleich ein geschlossenes, auch für Gehbehinderte zugängliches WC zu erhalten. In der Folge fiel der Entscheid zugunsten der zweiten Variante aus. Im Rahmen der Revision wird somit je ein Wagen der 2. Klasse durch einen neuen Niederflurdoppelstockwagen ersetzt, der ein bequemes Einsteigen erlaubt und mit einer behindertengerechten und rollstuhlgängigen Toilette ausgestattet ist. Die Toilette im weiterhin bestehenden Hochflurwagen wird nicht in ein geschlossenes System umgebaut und muss deshalb entfernt werden. Ein Umbau wäre vor allem wegen der hohen Kosten nicht zu rechtfertigen, zumal die durchschnittliche Aufenthaltszeit der Fahrgäste in den S-Bahnen mit weniger als 14 Minuten verhältnismässig kurz ist.

Die Kompositionen der neuen Doppelstocktriebzüge der 3. Generation werden gegenüber den heute im Einsatz stehenden Doppelstöckern der 1. und 2. Generation deutlich länger sein. Mit einer Gesamtlänge von 150 Metern werden sie die bestehenden 100-Meter-Kompositionen

um die Hälfte überragen und ein entsprechend grösseres Fahrgastvolumen aufnehmen können. Aus diesem Grund werden die neuen Züge mit zwei Toilettenanlagen pro Komposition ausgerüstet, wovon eine behindertengerecht und rollstuhlgängig ausgestaltet ist. Bei der neuesten Rollmaterialgeneration wird der im Postulat geforderte Ausbaustandard somit erfüllt.

## *2. Öffnungszeiten der Warteräume auf den Bahnhöfen*

Im Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 2/1996 betreffend Dienstleistungen während der Betriebszeiten der S-Bahn (Vorlage 3775) wurde unter Bezugnahme auf das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 8. März 1998 (PVG, LS 740.1) darauf hingewiesen, dass der Unterhalt von Publikumsanlagen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr grundsätzlich nicht Sache des Kantons sei, sondern der Transportunternehmen und der Gemeinden. Damals wurde dargelegt, dass die Öffnungszeiten von Warteräumen aus Kundensicht kein vorrangiges Thema seien. Trotzdem seien die SBB bestrebt, der Kundschaft die Warteräume während der ganzen Betriebsdauer zur Verfügung zu stellen. Dieser Grundsatz finde jedoch dort seine Grenzen, wo ein ordnungsgemässer Betrieb wegen der Personalsituation vor Ort, dem Grad des Vandalismus oder der Gefahr der Zweckentfremdung durch Randgruppen nicht mehr mit einem vertretbaren Aufwand aufrechterhalten werden könne. Aus diesem Grund würden die Öffnungszeiten jeweils nach den Besonderheiten des Einzelfalls festgelegt. Gestützt auf die Berichterstattung des Regierungsrates wurde das Postulat am 4. Dezember 2000 als erledigt abgeschrieben.

An der damaligen inhaltlichen Beurteilung hat sich nichts Grundlegendes geändert. Im vorliegenden Postulat wird das Anliegen denn auch nicht näher begründet. Laut Angaben der SBB sind heute rund 63% aller Stationen im Kanton Zürich (SBB Bahnhöfe) mit Wartehallen oder Warteräumen ausgerüstet, die den Reisenden zugänglich sind. Die restlichen Stationen verfügen über einen Windschutz (28%) oder ein Perrondach/Vordach (9%). Bei diesen Stationen kann es zwar vorkommen, dass in Einzelfällen der Eindruck entsteht, ein bestehender Warteraum sei geschlossen worden. Das ist aber verschiedentlich darauf zurückzuführen, dass das Stationsgebäude und damit auch der ehemalige Warteraum nicht mehr den SBB gehört, sondern in Dritteigentum übergegangen ist und anderen Zwecken dient.

Bei den Stationen mit Wartehallen oder Warteräumen verfügen mehr als 80% über mindestens einen Warteraum für die Kundinnen und Kunden, der bis Betriebsschluss zugänglich ist. Bei den verbleibenden Sta-

tionen mit Warteraum gibt es gewisse zeitliche Einschränkungen, die auf unterschiedliche Ursachen zurückzuführen sind, beispielsweise auf zeitlich beschränkte personelle Besetzung der Station. In diesen Fällen werden die Öffnungszeiten jeweils analog zur Berichterstattung zum erwähnten Postulat KR-Nr. 2/1996 nach den Besonderheiten des Einzelfalls festgelegt.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass die SBB vor rund zwei Jahren im Rahmen eines Versuches die Warthallen am rechten Zürichseeufer und auf den Strecken Altstetten–Knonau und Oerlikon–Niederwenigen/Rafz während 24 Stunden geöffnet hatten. Aufgrund der Auswertungen und zahlreicher negativer Rückmeldungen haben die SBB auf eine Anpassung der Öffnungszeiten verzichtet. Hauptgründe waren Vandalismus, starke Verschmutzung, Lärmbelästigungen und Zweckentfremdungen (Treffpunkt Jugendlicher, Übernachtungsstätte).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Postulat bei Neubeschaffungen von Rollmaterial erfüllt ist. Bei der Modernisierung der 1. Generation der Doppelstockpendelzüge ist die Forderung nach einer zweiten Toilette pro Komposition aus Gründen der Verhältnismässigkeit, insbesondere wegen der hohen Kosten, abzulehnen. Bei den Öffnungszeiten bestehender Warträume hat sich gegenüber der Beurteilung im Jahr 2000, als der Kantonsrat ein ähnlich lautendes Postulat als erledigt abgeschrieben hat, nichts Wesentliches geändert. Das vorliegende Postulat hat das Anliegen auch nicht näher begründet. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 351/2009 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**