

Sitzung vom 23. November 2011

**1409. Anfrage (Kapazitätserhöhung S-Bahn: Fahrgastumschlag innovativ erhöhen statt Einstöcker im S-Bahn-Kernbereich)**

Die Kantonsräte Benno Scherrer Moser, Uster, René Gutknecht, Urdorf, und Cyrill von Planta, Zürich, haben am 5. September 2011 folgende Anfrage eingereicht:

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 sogenannte 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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Benno Scherrer Moser, Uster, René Gutknecht, Urdorf, und Cyrill von Planta, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Der Erfolg des öffentlichen Verkehrs hängt von verschiedenen Faktoren wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Fahrplandichte, Reisegeschwindigkeit, sicheren Anschlüssen, Beförderungskapazität, einfachem Zugang, Tarif, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Komfort und der optimalen Kombination dieser Faktoren ab. Im täglichen Pendlerverkehr ist vor allem die Zuverlässigkeit ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Nur wenn die Züge pünktlich verkehren, können die Anschlüsse in der gewohnt hohen Qualität gewährleistet werden. Dabei spielt der Fahrgastwechsel in den Hauptverkehrszeiten eine grosse Rolle. Um die Fahrgastwechselzeiten in den nachfragestarken Bahnhöfen trotz stetig steigender Nachfrage halten oder sogar senken zu können, werden unter anderem Anpassungen am bestehenden Rollmaterial vorgenommen und bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial berücksichtigt. So werden beispielsweise die Einstiegsbereiche der Doppelstockzüge der ersten Generation (DPZ) angepasst und jene der neuen Doppelstockzüge grosszügiger konzipiert, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen und mehr Platz für Kinderwagen, Gepäck und dergleichen zu

schaffen. Die Modernisierung der DPZ sowie die Beschaffung von neuem Rollmaterial wirken sich somit positiv auf die Fahrplanstabilität und die Qualität aus. Im Kernnetz der Zürcher S-Bahn werden nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen (etwa 2018) rund 225 Doppelstockzüge im Einsatz stehen.

Im Projekt «S-Bahn 2G (2. Generation)» werden zurzeit die Grundlagen für die langfristige Weiterentwicklung der Zürcher S-Bahn erarbeitet. Neben Angebot und Infrastruktur wird auch der Einsatz von Rollmaterial vertieft untersucht. Einstöckiges Rollmaterial wird heute schon in anderen, leistungsfähigen S-Bahn-Systemen mit sehr hoher Nachfrage erfolgreich eingesetzt. Es wird deshalb geprüft, ob im Kernbereich mit kurzen Reisezeiten einstöckiges Rollmaterial als Ergänzung zum doppelstöckigen Rollmaterial für längere Reisezeiten eingesetzt werden soll. Der Vorteil der Einstöcker liegt hauptsächlich im schnelleren Fahrgastwechsel, was sich positiv auf die Stabilität des Fahrplans und die Kapazität der Infrastruktur auswirkt. Der Einsatz von einstöckigem Rollmaterial kann mit einer weiteren Taktverdichtung verbunden werden, was zusätzliche Kapazitäten schafft.

Bei der Weiterentwicklung der Zürcher S-Bahn ist das Gesamtsystem zu betrachten. Im Vordergrund steht die Bereitstellung der nötigen Kapazität, um die künftige Nachfrage abdecken zu können. Diese Kapazitätssteigerung darf nicht auf Kosten der Zuverlässigkeit geschehen. Es wird auch künftig wichtig sein, genügend Sitzplätze zur Verfügung zu stellen. Erfahrungen zeigen aber auch, dass Stehplätze für kurze Reisezeiten von den Kundinnen und Kunden durchaus akzeptiert werden.

Zu Fragen 3 und 4:

Ein «Reiterbahnhof» ist ein Bahnhof, bei dem das Gebäude wie eine Brücke über den Gleisanlagen liegt. Vom Bahnhofsgebäude führen Zugänge hinunter zu den Perrons. Der Bahnhof Zürich Wiedikon ist beispielsweise ein Reiterbahnhof. Wenn ein Bahngleis auf beiden Seiten über Perrons verfügt, wird von der «Spanischen Lösung» gesprochen. Ziel dieser Lösung ist es, die Personenströme beim Fahrgastwechsel nach Aus- und Einsteigern zu trennen, um so den Fahrgastwechsel zu beschleunigen. Diese Lösung wird beispielsweise bei der S-Bahn München an den meistfrequentierten Bahnhöfen der Stammstrecke angewendet (Hauptbahnhof, Karlsplatz und Marienhof).

Die «Spanische Lösung» ergibt zusammen mit leistungsfähigem Rollmaterial – bei der S-Bahn in München ist dies einstöckiges Rollmaterial – ein sehr leistungsfähiges System. Die «Spanische Lösung» setzt allerdings voraus, dass jedes Gleis zwischen zwei Perrons zu liegen

kommt, was den Platzbedarf deutlich erhöht und die Kosten in die Höhe treibt. In München konnte die «Spanische Lösung» aufgrund der hohen Kosten nur sehr punktuell umgesetzt werden (drei Haltestellen). In Analogie zu München müssten in Zürich die Bahnhöfe der «Stammstrecke» Hardbrücke–HB Museumsstrasse (unterirdisch)–Stadelhofen entsprechend umgebaut werden. Ob ein solcher Umbau aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse überhaupt machbar wäre, ist mehr als fraglich. Nicht fraglich ist dagegen, dass ein solcher Umbau mit sehr hohen Kosten verbunden wäre. Der S-Bahn-Betrieb müsste bei einem Umbau aufrechterhalten bleiben, was zusätzliche Anforderungen an den Bau stellen und das Projekt noch mehr verteuern würde. Eine «Spanische Lösung» ist für die Zürcher S-Bahn schon aus diesen Gründen abzulehnen.

Zu Frage 5:

Das neue doppelstöckige Rollmaterial wurde und wird hinsichtlich der Fahrgastwechselzeiten laufend optimiert und den jeweils neuesten Erkenntnissen angepasst. Der Handlungsspielraum ist jedoch bei doppelstöckigem Rollmaterial wegen der Treppen systembedingt eingeschränkt. Diese wirken sich hemmend auf den Fahrgastfluss im Fahrzeug aus. Hinsichtlich des Fahrgastwechsels hat ein entsprechend gestaltetes einstöckiges Fahrzeug deutliche Vorteile gegenüber einem modernen doppelstöckigen Fahrzeug. Eine zukunftsgerichtete Lösung dürfte daher, wie bereits erwähnt, aus einem Nebeneinander von Einstöckern und Doppelstöckern im Zürcher S-Bahn-Netz bestehen. Dabei wird dem wesensgerechten Einsatz, der auf den Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel aufbaut und damit das Gesamtsystem weiter verbessert, besondere Aufmerksamkeit zu schenken sein.

Der in der Anfrage skizzierte Lösungsansatz mit Türen auf beiden Etagen des doppelstöckigen Rollmaterials ist aus verschiedenen Gründen (Statik des Rollmaterials, Lichtraumprofil usw.) kaum umsetzbar. Zudem müssten die nachfragestarken Bahnhöfe mit zweistöckigen Perrons oder ähnlichen Zugängen ausgestattet werden, was – wenn es technisch überhaupt denkbar und möglich wäre – kaum zu finanzieren wäre.

Zu Frage 6:

Ein massgebliches Element zur Steigerung der Leistungsfähigkeit von Bahnstrecken ist die dichtere Unterteilung mit Signalen in sogenannte Streckenblocks. Für die Zürcher S-Bahn wurde das hochleistungsfähige Signalisierungssystem «Kurzblock» entwickelt und im Kernbereich der S-Bahn eingesetzt. Damit konnten die Zugfolgezeiten deutlich, bis an die physikalisch bedingten Machbarkeits- und Sicherheitsgrenzen, verkürzt werden.

ETCS (European Train Control System) ist ein europäisch interoperables Zugsicherungs- und Zugbeeinflussungssystem. Es wird in Anwendungs- und Entwicklungsstufen, sogenannte «Levels» unterteilt. ETCS Level 1 dient der Überwachung von Bremskurven und dem rechtzeitigen Halt der Züge, ETCS Level 2 betrifft die Lokführerstandsignalisierung bei Geschwindigkeiten über 160 km/h und erzeugt keine weitere Verkürzung der Zugfolgezeiten. Massgeblich für solche Verkürzungen ist und bleibt die Blockeinteilung.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**