

Sitzung vom 13. August 1997

1746. Anfrage (Überbestand an S-Bahn-Doppelstockkompositionen [DPZ] im Gebiet des ZVV)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 26. Mai 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Auskunft des ZVV vom 20. Mai 1997 liegt der derzeitige Bestand bei 115 DPZ. Für den Fahrplan 1997 brauche es für den Einsatz auf den Linien S1, S2, S5, S6, S7, S8, S9, S12 und S14 total 95 DPZ. Damit der gegenwärtige Qualitätsstandard gewährleistet werden könne, benötige man zusätzlich 15% (bzw. 14 DPZ) als Reserve. Bis Ende 1997 befänden sich 3 DPZ bei der Industrie in Altenrhein zu Nacharbeiten. Daraus errechnet der ZVV einen Überbestand von lediglich 3 Fahrzeugen. Ab Fahrplanwechsel 1998 brauche es weitere 8 DPZ auf der S3, womit der ZVV auf jenen Zeitpunkt einen Unterbestand von 5 DPZ diagnostiziert. Die letzte Serie von 20 DPZ wurde am 24. August 1994 von den SBB bestellt. Der ZVV hatte beantragt, dass die SBB 34 Stück bestellen.

1. Wieviel haben die 115 DPZ gekostet?
2. Was kostet der Einsatz eines DPZ pro Kilometer? Wie stark belastet folglich ein DPZ die Rechnung des ZVV?
3. Was kostet der Einsatz einer «Mirage» oder einer der grünen SBB-Triebzüge? Wie stark belastet der Betrieb dieser Fahrzeuge die Rechnung des ZVV?
4. Der ZVV wünscht das ganze S-Bahn-Netz integral mit DPZ auszurüsten. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass in der gegenwärtig angespannten finanziellen Lage mit den finanziellen Ressourcen haushälterisch umgegangen werden muss und deshalb auf jenen Linien, auf welchen nicht durchgehend oder keine DPZ benötigt werden (z.B. S1, S3, und auf diversen Linien ausserhalb der Spitzenzeiten, weil das Platzangebot mit diesen zu gross ist), mit den älteren, durchaus noch tauglichen roten und grünen Zügen gefahren werden sollte?
5. Kann sich der Regierungsrat der Auffassung anschliessen, dass es gescheiter gewesen wäre, er hätte die finanziellen Mittel in den integralen Halbstundentakt – mindestens dort, wo er 1989 versprochen wurde – fliessen lassen? Haben 1994, als die Finanzkrise im Kanton bereits offen zutage getreten war, der ZVV und der Regierungsrat solche Überlegungen angestellt? Und weshalb sind sie dennoch zum Schluss gekommen, bei den SBB zu beantragen, 34 statt 20 zusätzliche DPZ zu beschaffen?
6. Die SBB rechnen bei den Triebfahrzeugen mit einer technischen Reserve von etwa 7%. Ist demnach die Angabe des ZVV von 15% Reserve auf dem zürcherischen S-Bahn-Netz nicht weit übertrieben? Zumal man bedenkt, dass die 95 DPZ nur zu Spitzenzeiten gebraucht werden? In den Zwischenzeiten also Reparaturen, Reinigungen, Wartung vorgenommen werden können?
7. Momentan sind nach Angaben des ZVV jeweils 3 DPZ bis Ende 1997 zu Nacharbeiten bei der Herstellerfirma in Altenrhein. Der ZVV rechnet zu den oben erwähnten 15% Reserven (14 DPZ) diese 3 DPZ hinzu, so dass er auf eine Reserve von 17 DPZ kommt, die er als nötig bezeichnet. Müssten diese 3 DPZ nicht in der Reserve enthalten sein, zumal ja Ende 1997 nach Auskunft des ZVV diese Nacharbeiten zu Ende gehen?
8. Ist es nicht merkwürdig, dass nach Auskunft von Dr. Lindscheid, Leiter der Qualitätssicherung bei der Schindler AG in Altenrhein (22. Mai 1997), nicht 3, sondern immer bloss 2 DPZ zu den unter Frage 7 erwähnten Wartungsarbeiten im Werk stehen? (Qualitäts- und Garantiarbeiten; wird für jeden DPZ nur einmal ausgeführt.)
9. Wieviele DPZ sind ab 1. Juli 1997 und ab 1998 unter folgenden Rahmenbedingungen nötig:
 - 7% Reserve?
 - nach Abschluss der Garantiarbeiten bei der Herstellerfirma?
 - Einsatz der DPZ nur dort, wo es die Passagierfrequenzen erfordern (z.B. nicht auf der S1)?
10. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit den SBB nach einer Lösung zu suchen, die den wirtschaftlichen Einsatz der DPZ garantiert und dadurch die ZVV-Rechnung

entlastet? Ist es zum Beispiel denkbar, einige der DPZ in anderen Agglomerationen der Schweiz sinnvoll einzusetzen?

Begründung:

Es ist im Interesse der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, insbesondere im Interesse der Benutzerinnen und Benutzer des Öffentlichen Verkehrs, die Geschäftstätigkeit des ZVV und seine Informationspolitik aufzuzeigen.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

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

Die Investition der SBB in die 115 Doppelstockpendelzüge der S-Bahn Zürich (DPZ) betrug insgesamt 1,4 Mia. Franken (Stückpreis etwa 12 Mio. Franken). Der Einsatz der im vorliegenden Zusammenhang interessierenden Rollmaterialtypen verursacht im Betrieb folgende Kosten. Sie werden vom Zürcher Verkehrsverbund und vom Bund gemäss Art. 49ff. Eisenbahngesetz indirekt über die Abgeltungsrechnung refinanziert. Nach Ablauf der Übergangsregelung beträgt der Anteil des Bundes 57%, derjenige des Verkehrsverbundes 43%.

| | Doppelstock -pendelzüge (DPZ) | | RABDe («Mirage») | | RBe (konventionelle Pendelzüge) | |
|------------------------------------|-------------------------------------|------|---------------------|------|---------------------------------------|----------|
| Sitzplätze | 387 | 100% | 200 | 52% | 236 | 61% |
| Zug-km für S-Bahn Zürich (Mio.) | 10,9 | | 1,1 | | 2,2 | |
| Vollkosten/km (Fr.) | 25,94 | 100% | 28,76 | 111% | 21,64 | 83% |
| Vollkosten/km/Sitzplätze (Fr.) | 0,067 | 100% | 0,144 | 215% | 0,092 | 137 % |

Die auf die Fahrleistung umgerechneten durchschnittlichen Kosten pro Kilometer beruhen auf dem gegenwärtigen Einsatzprogramm; ein Rückschluss auf die Kostensituation einzelner Linien lässt sich nur unter Berücksichtigung der Produktivität auf der betreffenden Linie vornehmen. Nach Abschluss des Umbauprograms der Mirage-Fahrzeuge kann mit einer deutlichen Reduktion der Kosten für Unterhalt, Abschreibung und Verzinsung des betreffenden Fahrzeugtyps gerechnet werden. Für die nachfolgenden Wirtschaftlichkeitsvergleiche wird auf die Kosten der DPZ und der konventionellen Pendelzüge abgestellt. Die Kostenzusammenstellung zeigt, dass die Vollkosten der konventionellen Pendelzüge pro Kilometer zwar 17% unter denjenigen der DPZ liegen. Bezogen auf den Sitzplatzkilometer ergibt sich jedoch klar ein anderes Bild: beim konventionellen Rollmaterial liegen die Kosten um 37 % höher als beim DPZ. Auf Linien mit ausreichender Nachfrage ergibt sich somit durch den Einsatz von DPZ eine hohe Wirtschaftlichkeit.

Für den Vergleich zwischen einem artreinen Betrieb mit DPZ auf den nach Zürich führenden S-Bahn-Linien und einem gemischten Betrieb ist eine Vielzahl von Faktoren gegeneinander abzuwägen: Kosten, Kapazitäten und Investitionen, kundendienstliche Aspekte, Betrieb, Unterhalt und Umweltschutz. Eine isolierte Betrachtung, die sich auf eine kurzfristige kostenmässige Optimierung einzelner Linien beschränkt, führt angesichts der Vielzahl der zu berücksichtigenden Faktoren mit grosser Wahrscheinlichkeit zu Fehlschlüssen.

Abgesehen von wirtschaftlichen Gesichtspunkten weisen die DPZ im Vergleich zum konventionellen Rollmaterial verschiedene Vorteile auf, u.a. einen höheren Komfort für die Fahrgäste und geringere Lärmemissionen. Auf Linien mit grosser Nachfrage wäre der Einsatz konventionellen Rollmaterials in den Hauptverkehrszeiten schon deshalb nicht möglich, weil die Perronanlagen für die im Vergleich zu den DPZ wesentlich längeren Züge nicht ausreichen. Es wäre auch verfehlt, auf diesen Linien einen gemischten Betrieb vorzusehen: Einsatz von DPZ in den Hauptverkehrszeiten, konventionelles Rollmaterial in den nachfrageschwachen Verkehrszeiten. Ein solches Einsatzprogramm würde insgesamt

einen grösseren Fahrzeugpark erfordern, was die Fixkosten des Gesamtsystems erhöhen würde. Hinzu kommen betriebliche Auswirkungen (Überführungen, Rangiervorgänge), kundendienstliche (geringerer Fahrkomfort) und umweltmässige (höhere Lärmemissionen in den Abendstunden). Die Möglichkeit, die DPZ in einfachen, doppelten und dreifachen Traktionen zu führen, ist mit einer guten Anpassungsfähigkeit an die Nachfrage verbunden. Der Einsatz von konventionellem Rollmaterial kommt daher nur auf denjenigen Linien in Frage, auf denen aufgrund der Nachfrage auch in den Hauptverkehrszeiten keine DPZ benötigt werden.

Angesichts der Vorteile eines artreinen Betriebs und mit Blick auf die künftige Nachfrageentwicklung beantragte der Verkehrsverbund, gestützt auf sein vertragliches Mitspracherecht bei der Rollmaterialbeschaffung, der Generaldirektion SBB im Frühjahr 1994 die Beschaffung von 34 DPZ-Einheiten, verbunden mit dem Ziel, die technische Reserve auf 11% zu senken. Berücksichtigt wurde dabei, dass aufgrund der technischen Entwicklung künftige Nachbestellungen baugleicher Fahrzeuge nicht möglich sein werden.

Die SBB beschränkten sich in der 4. Serie auf die Beschaffung von 20 Einheiten; damit ist das Beschaffungsprogramm definitiv abgeschlossen. Die Senkung der Reservehaltung ist ein erklärtes Ziel der SBB und der für die S-Bahn Zürich verantwortlichen Managementgesellschaft; Voraussetzung dafür ist, dass die dadurch erzielten Einsparungen die allenfalls höheren Unterhaltsaufwendungen überwiegen. Der Bestand von 115 DPZ-Einheiten lässt auch bei geringerer Reservehaltung keinen artreinen Betrieb auf der S-Bahn Zürich zu.

Für den Fahrplan 1997/98 besteht folgendes Einsatzprogramm: Für den Einsatz auf den Linien S1 (vorübergehend, es werden nur die Kosten von RBe-Pendelzügen verrechnet), S2, S5, S6, S7, S8, S9, S12 und S14 werden fahrplanmässig total 95 DPZ gebraucht. Ab Fahrplanwechsel 1998 werden für den Einsatz auf der S3 weitere 8 DPZ benötigt, weil die Kapazität des konventionellen Rollmaterials in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr ausreicht. Damit steigt ab Fahrplanwechsel 1998 der Bedarf auf 103 DPZ-Einheiten. Mit der Inbetriebnahme der letzten Etappe der 2. Teilergänzung der S-Bahn auf Fahrplanwechsel 1999 wird der Rollmaterialbedarf weiter ansteigen. Von den aufgezählten Linien weisen nur die S1, ab 1999 die S16, Passagierfrequenzen auf, die den Einsatz konventionellen Rollmaterials über die ganze Betriebszeit gestatten.

Um auf den mit DPZ bedienten Linien stets den Einsatz von DPZ zu gewährleisten, sind gegenwärtig 15% (bzw. 14 DPZ-Einheiten) technische Reserve notwendig (Unterhalt, Ersatz bei Störungen und Defekten sowie Hauptreinigung). Jeweils 2 DPZ der 1.–3. Serie befinden sich ausserdem bis Ende 1997 zu Nacharbeiten bei der Industrie in Altenrhein; hinzu kommt eine dritte Einheit der 4. Serie. Die Garantiarbeiten für die 4. Serie werden 1999 abgeschlossen sein. Damit sind bis Ende 1997 jeweils 3, bis 1999 noch 1 DPZ-Einheit nicht verfügbar. Ab Fahrplanwechsel 1998 werden 100 Einheiten für den fahrplanmässigen Einsatz zur Verfügung stehen (bei 14 Einheiten technischer Reserve und 1 Einheit für Garantiarbeiten). Auf den Fahrplanwechsel 1999 wird der Reservebestand auf 13 Einheiten verringert; die Garantiarbeiten werden dann zumal abgeschlossen sein. Die S-Bahn Zürich verfolgt das Ziel, mittelfristig den Reservebestand auf höchstens 11 Einheiten (<10%) zu senken, wozu auch die Disposition der Unterhalts- und Reinigungszeiten angepasst werden muss. Mittelfristig sollen minimal 104 Einheiten für den fahrplanmässigen Einsatz zur Verfügung stehen. Damit lassen sich, mit Ausnahme der S1 und der S16, alle Linien der S-Bahn Zürich mit DPZ betreiben.

Es besteht keine einheitliche Reservequote für die Triebfahrzeuge der SBB. Die Reservehaltung der DPZ lässt sich auch nicht mit derjenigen gewöhnlicher Triebfahrzeuge vergleichen, weil die Kompositionen der DPZ – Triebfahrzeug, Steuerwagen und Mittelwagen – eine Einheit bilden. Während das Triebfahrzeug bei den lokbespannten Zügen isoliert unterhalten oder repariert werden kann, bewirken bei den DPZ Ausfälle einer Komponente der Einheit in der Regel auch den Ausfall der anderen.

Angesichts der Tatsache, dass nur kurzfristig ein kleiner Überbestand an DPZ besteht, steht der dauernde Einsatz in anderen schweizerischen Agglomerationen nicht zur Diskussion. Konsequenter zu verfolgen ist hingegen die Möglichkeit eines zeitweiligen Einsatzes (vor allem an Wochenenden).

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

i.V. Hirschi