

Sitzung vom 22. Mai 2019

486. Anfrage (ZVV: Holzklasse in der S-Bahn während der Stosszeiten einführen?)

Die Kantonsräte Tumasch Mischol, Hombrechtikon, Marcel Suter, Thalwil, und Josef Wiederkehr, Dietikon, haben am 11. März 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Wer zu den Stosszeiten mit der S-Bahn fährt, kennt die überfüllten Zustände in den Zug-Wagen auf vielen Strecken. Die Reisenden stehen dicht gedrängt in den Eingangsbereichen, auf den Treppen und in den Gängen in den Waggons. Ein beachtlicher Teil der Passagiere findet während dieser Zeit Tag für Tag keinen Sitzplatz mehr, und selbst die Stehplätze müssen erkämpft werden. Der Ärger bei den betroffenen Personen ist zuweilen gross, da sie gleich viel für ihr Bahnbillett bezahlt haben wie Reisende, die einen Sitzplatz ergatteren konnten.

Es kommt zudem zu unangenehmen Situationen, wenn beispielsweise Personen mit Kinderwagen, mit körperlicher Beeinträchtigung usw. in solch verstopfte Züge reinzukommen versuchen, aber dies kaum mehr möglich ist.

Die NZZ am Sonntag berichtet am 10. März 2019, dass die Bahn im Zeitalter der Digitalisierung mit Fernbussen, Uber-Taxis oder Carsharing auf potenziell billigere Konkurrenz reagieren muss. Aufgrund einer im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr erstellten Studie schlägt eine Expertengruppe dem Bund die Einführung einer dritten Klasse mit Flugzeugbestuhlung vor. Die Wagons sollen mit maximalem Sitzplatzangebot (5 Sitze / Reihe) ausgestattet werden, die Tickets zu günstigen Preisen angeboten werden.

Es ist bekannt, dass der ZVV mit der S-Bahn der zweiten Generation «S-Bahn 2G» die Kapazitäten auf dem Zürcher Bahnnetz langfristig verdoppeln will. Bis dieses Projekt aber umgesetzt ist, dauert es Jahrzehnte. Die Frage stellt sich, welche Massnahmen kurz- bis mittelfristig getroffen werden können.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Jeder Zugwagen ist mit einer beschränkten Anzahl Sitze ausgestattet. Wann gilt ein Zug als überfüllt?
2. Wie wird die Auslastung der S-Bahn, insbesondere zu Stosszeiten, erfasst? Welche Strecken sind zu welchen Zeiten übermässig überlastet?
3. Langfristig sind Massnahmen im Projekt «S-Bahn 2G» vorgesehen, um den Kapazitätsengpässen in den Stosszeiten entgegenzutreten. Wie wird aber kurz- bis mittelfristig auf die Überlastung der Züge in Stosszeiten reagiert? Welche Strategie verfolgt der Regierungsrat diesbezüglich?
4. Was unternimmt der ZVV, damit Personen mit Kindern und / oder Kinderwagen, mit körperlichen Beeinträchtigungen usw. während der Stosszeiten zur Arbeit gehen können, ohne dass es zu für sie unangenehmen Situationen kommt?
5. Die Anfrage KR-Nr. 121/2009 stellte die Frage, um wie viel die Kapazitäten durch die Einführung einer 3. Klasse mit Stehplätzen erweitert werden könnten. Der Regierungsrat führte in der Beantwortung aus, dass das Fahrplanangebot der S-Bahn mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie und der Umsetzung der 4. Teilergänzung stark ausgebaut wird und die Kapazität insbesondere in den Hauptverkehrszeiten in den meisten Korridoren deutlich erhöht. Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation aktuell, konnten die Erwartungen erfüllt werden?
6. Welche Rechte werden mit dem Kauf eines Bahnbilletes erworben? Unter welchen Voraussetzungen besteht der Anspruch auf einen Sitzplatz?
7. Kann ein Betrag des Bahnbilletes zurückgefordert werden, wenn kein Sitzplatz in der bezahlten ersten Klasse verfügbar ist?
8. In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 121/2009 nimmt der Regierungsrat Stellung zur Abschaffung der 1. Klasse und kommt zum Schluss, dass eine klassenlose S-Bahn nicht wünschenswert ist. Befürworter dieses Anliegens argumentieren auch, dass die bestehenden Sitzplätze besser ausgelastet werden können. Welche Haltung nimmt der Regierungsrat zehn Jahre nach Beantwortung der Anfrage ein?
9. Hat der Regierungsrat Kenntnis von der in der NZZ am Sonntag genannten Studie? Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zur Idee, in Stosszeiten Wagons mit maximalem Sitzplatzangebot zu günstigen Preisen einzuführen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Tumasch Mischol, Hombrechtikon, Marcel Suter, Thalwil, und Josef Wiederkehr, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–3:

Die Auslastung der einzelnen Kurse der Zürcher S-Bahn wird regelmässig erhoben. Dies geschieht mit einem automatischen Fahrgastzählsystem, das mit Sensoren an den Eingängen die ein- und aussteigenden Passagiere erfasst.

Grundsätzlich gilt ein Zug mit einer durchschnittlichen Jahresauslastung von mehr als 80% der Sitzplätze als überlastet. Dieser Grenzwert trägt dem Umstand Rechnung, dass die Auslastung der Züge während des Jahres stark schwankt und beispielsweise während der Sommerferien deutlich geringer ist.

Die Auswertungen für 2018 zeigen insbesondere zwischen Zürich und Winterthur sowie im Limmattal grössere Überlastungen. Diese Engpässe konnten mit den Angebotsausbauten der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 mehrheitlich behoben werden. Ein weiterer grosser Engpass am rechten Zürichseeufer kann mit der Einführung der S20 (verkehrt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Stäfa und Zürich Hardbrücke) am 11. Juni 2019 beseitigt werden.

Die mittel- und langfristige Strategie zur Behebung von Kapazitätsengpässen im Netz der Zürcher S-Bahn beschliesst der Kantonsrat mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr. Die geltenden Grundsätze (Jahre 2020–2023) hat er am 5. März 2018 beschlossen (Vorlage 5370a).

Zu Frage 4:

Die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs, die inzwischen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) fast flächendeckend ein autonomes Ein- und Aussteigen von Menschen im Rollstuhl ermöglicht, erleichtert das Reisen für alle Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sowie für Fahrgäste mit Kindern oder Kinderwagen. Zudem verfügen neue S-Bahn-Fahrzeuge und Busse in den Eingangsbereichen über sogenannte Multifunktionszonen, die mehr Platz für sämtliche Kundengruppen bieten und einen reibungslosen und schnellen Fahrgastwechsel erleichtern.

Zu Frage 5:

Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie sowie der Umsetzung der 4. Teilergänzungen wurde das Angebot der Zürcher S-Bahn in drei Etappen von Mitte 2014 bis Ende 2018 stark ausgebaut. Damit wurden

die Kapazitäten auf dem gesamten Netz der Zürcher S-Bahn erwartungsgemäss deutlich erhöht. Ein weiterer grosser Kapazitätsausbau wird mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP), Ausbauschnitt 2035, möglich.

Zu Fragen 6 und 7:

Beim Kauf eines Billetts schliessen die Reisenden mit einem oder mehreren Transportunternehmen einen Personentransportvertrag ab. Dadurch erlangen sie das Recht, unter Benützung der im Fahrplan veröffentlichten Kurse und der öffentlichen Zusatzkurse zwischen bestimmten Stationen transportiert zu werden (Art. 19 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz, PBG, SR 745.1). Zudem dürfen sie Handgepäck unentgeltlich mitnehmen, wenn es die Verhältnisse gestatten (Art. 23 Abs. 1 PBG). Weitere Rechtsansprüche der Reisenden, namentlich ein Anspruch auf einen Sitzplatz, werden mit dem Kauf eines Billetts jedoch nicht begründet, weder in der 1. noch in der 2. Klasse. Der Preis eines Billetts stellt somit einzig das Entgelt für den Transport dar. Da dieser auch erfolgt, wenn kein Sitzplatz verfügbar ist, besteht in einem solchen Fall auch kein Anspruch auf eine Rückerstattung.

Zu Fragen 8 und 9:

Die in der «NZZ am Sonntag» erwähnte Studie ist dem Regierungsrat nicht näher bekannt.

Der Regierungsrat ist weiterhin der Ansicht, dass eine klassenlose S-Bahn nicht wünschenswert ist. Im Hinblick auf die S-Bahn 2G sind gemäss Auftrag des Kantonsrates aus der ZVV-Strategie 2018–2021 (Vorlage 5213a) Grundlagen zu erarbeiten, um beurteilen zu können, ob die S-Bahn im Rahmen der Neubeschaffung der Züge mit Plätzen ausschliesslich in der 2. Klasse wirtschaftlich effizienter betrieben werden kann. Die Auseinandersetzung mit der Ausgestaltung des Sitzplatzangebots auf der Zürcher S-Bahn wird somit im Rahmen der künftigen ZVV-Strategien erfolgen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli