

## «Es gibt auch beim ZVV solche Ideen»

**Interview** Die SBB wollen in der Basler S-Bahn Sitz- für Stehplätze opfern. Bahnexperte Jürg D. Lüthard erklärt, wo das noch kommen könnte und welche Alternativen es sonst gäbe.

INTERVIEW VON STEFAN EISELIN 06:00



Jürg D. Lüthard: «Bei mehr als zwei Türen sind Doppelstockwagen nicht mehr möglich». (Bild: Keystone/ZVG)

### Die SBB bauen aus S-Bahn-Wagen in der Region Basel Sitzplätze aus und schaffen so Stehplätze. Ist das ein guter Weg?

Jürg D. Lüthard\*: Eigentlich nein, aber der einzige kurzfristig machbare Weg, der fast nichts kostet. Erforderlich wären Züge mit mehr Fassungsvermögen. Diese werden jedoch nur wenige Stunden am Tag gebraucht - das ist sehr teuer. Voraussetzung für längere Züge wären oft längere Perrons, auch das kann sehr teuer sein. Nebenbei, ein durchschnittlicher PW wird pro Tag keine zwei Stunden gebraucht, nur da stellt sich die Frage nicht.

### Aber die S-Bahn-Fahrten dauern ja teilweise doch schon sehr lange...

Man kann davon ausgehen, dass bei Fahrten ins Stadtzentrum die Auslastung der Züge immer höher wird, so dass die zuletzt zusteigenden Fahrgäste, oder besser Beförderungsfälle, auch nur eine kurze Reisezeit haben und da wären Stehplätze allenfalls hinnehmbar. In Richtung stadtauswärts werden die zuerst zusteigenden Fahrgäste jeweils einen Sitzplatz ergattern - also kann es sein, dass jemand der bis an die Peripherie der S-Bahn-Strecke fährt, erst auf dem letzten Teilstück einen Sitzplatz hat.

### Also alles kein Problem?

So kann man das nicht sagen. Denn es ist so, dass ein Pendler vor und nach der Zugfahrt weitere Strecken zu Fuss zurücklegen muss und allenfalls auch bereits in Tram oder Bus steht. Folglich kann es sein, dass fast auf der gesamten Strecke gestanden werden muss. In unserer zunehmend geriatrischen Gesellschaft wird dies sicherlich nicht die notwendige Akzeptanz finden. Nebenbei, die Pneufahrzeugkategorie mit den höchsten Zuwachsraten sind die Rollatoren. Zukünftig muss diese Fahrzeugart eher berücksichtigt werden als die sportlichen Velos.

### Muss das vielleicht dennoch auch bei der Zürcher S-Bahn gemacht werden?

Es gibt dazu bereits entsprechende Ideen und der ZVV ist dazu in der Vorabklärung.

### Gäbe es auch andere Möglichkeiten, um die Pünktlichkeit zu erhöhen?

Die Pünktlichkeit lässt sich durch eine fahrplanmässige Fahrzeitverlängerung leicht steigern, woran aber niemand Interesse hat. Anzustreben sind gute Perronanlagen, mit Haltekanten in der Geraden, so dass der Abstand zwischen dem Trittbrett und dem Perron möglichst klein ist und zudem muss die Perronhöhe in einheitlicher Höhe von 55 cm über Schienenoberkante liegen. Auch Perrondächer über die ganze Perronlänge sind hilfreich, da sich dann die wartenden Fahrgäste eher über die gesamte Zuglänge verteilen. Zudem sind zu oft die Unter- und Überführungen zu eng bemessen, so dass sich die vorgesehenen Umsteigezeiten verlängern. Hilfreich ist auch, über möglichst kurze Blockabstände von Signal zu Signal zu verfügen, so dass sich die Züge möglichst dicht folgen können. Die im Raum Basel eingesetzten Züge des Typs Flirt von Stadler Rail verfügen über sehr hohe Beschleunigungs- und Verzögerungswerte, so dass sich hier keine Verbesserungsmöglichkeiten mehr ergeben. Gerade im Hinblick auf Sehplatzpassagiere sind diese Werte an der oberen Grenze angelangt.

### Es gibt auch Kritiker, die sagen, die S-Bahn benutze das falsche Rollmaterial. Ausländische S-Bahnen setzen auf Wagen mit vielen Türen und hauptsächlich Stehplätzen. Was meinen Sie dazu?

Jedes Rollmaterial ist ein Kompromiss! Sollen pro Wagen mehr als zwei Türen angeordnet werden, so sind Doppelstockwagen nicht mehr möglich. Vom Fahrgastwechsel her wären Wagen mit vier Türen und einer Wagenbodenhöhe von etwa ein Meter über Schienenoberkante mit entsprechende Hochperrons ideal. Dies erforderte jedoch Perrons die ausschliesslich durch die S-Bahn benutzt werden, so wie dies Beispielweise in Berlin und München der Fall ist. Von diesen Perrons ist jedoch ein Fahrgastwechsel in das gesamte übrige Rollmaterial nicht mehr zumutbar. Ein eigenes S-Bahn-Netz wäre folglich kaum finanzierbar. Zudem: Sind viele Türen vorhanden resultieren daraus zwangsläufig weniger Sitzplätze, den mit jedem Türpaar fallen acht Sitzplätze weg.

### Erwarten die Passagiere einfach auch zu viel Komfort von den SBB?

Warum soll dem so sein? Die Frage ist, ob man bereit ist dafür auch zu bezahlen.

In der Schweiz besteht vergleichsweise ein sehr hoher Komfort in den Zügen, insbesondere was die Beinfreiheit betrifft. In der Schweiz reist mit etwa 30 Prozent ein international gesehen überproportional grosser Anteil der Pendler in der 1. Klasse. Diese Personengruppe ist nicht auf die Bahn angewiesen und hat wahrscheinlich auch ein Auto. Da könnte wieder auf den PW ausgewichen werden, denn da hat jeder zumindest einen Sitzplatz auf sicher. Sollte die Bahn an Attraktivität und Komfort abnehmen, könnte dies auch Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur haben, indem Arbeitsplätze in der Peripherie mit genügend Parkplätzen plötzlich attraktiver würden.

\* Jürg D. Lüthard ist Bahnjournalist und Präsident des Vereins Rollmaterialverzeichnis Schweiz.

### Hinweis der Redaktion

Die Redaktion behält sich vor, Kommentare nicht oder gekürzt zu publizieren. Dies gilt namentlich für ehrverletzende, rassistische, unsachliche, themenfremde oder

pornografische Beiträge sowie Kommentare, die anderweitig gegen geltendes Recht verstossen. Über Entscheide der Redaktion wird keine Korrespondenz geführt.

**0 Kommentare**



Hinterlassen Sie eine Nachricht ...

Neueste **Gemeinschaft**

Teilen

AUCH AUF HANDELSZEITUNG.CH

[Was ist das?](#)

### Neue Betreibungen gegen Sauber-Rennstall

5 Kommentare • vor 6 Tagen



**Kretz Markus** — Traurig ist wohl dass diese "saubere" Peter Sauber seit Jahren seine Firma nicht im Griff hat, Lieferanten ...

### Spekulation um Ackermann

18 Kommentare • vor 12 Tagen



**Hannes Mauch** — So ein Witz, geht es hier nur darum die hohen Managerlöhne zu rechtfertigen?Ihr solltet besser mal ...

[Kommentar Feed](#) [Abonniere via E-Mail](#)