

Sitzung vom 13. Februar 2019

130. Anfrage (Umsteigefreier Bahnverkehr am rechten Zürichseeufer)

Kantonsrat Thomas Forrer, Erlenbach, und Kantonsrätin Esther Meier, Zollikon, haben am 3. Dezember 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Vor kurzem präsentierte der Zürcher Verkehrsverbund, wie Linienführung und Fahrplankontakt der einzelnen S-Bahnlinien mit dem Ausbauschritt STEP 2035 weiterentwickelt werden. Am rechten Zürichseeufer ist der Doppelspur-Ausbau auf der Strecke zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen vorgesehen. Damit soll der Viertelstundentakt eingeführt werden für die S-Bahn-Züge zwischen Stadelhofen und Meilen (mit Halt an allen Stationen) und zwischen Stadelhofen und Stäfa (ohne Halt bis Meilen, ab da Halt an allen Stationen bis Stäfa).

Mit dieser Linienführung wird dem Binnenverkehr innerhalb des Bezirks weiterhin zu wenig Beachtung geschenkt. Bereits heute sind die allermeisten Verbindungen zwischen unteren und oberen Seegemeinden nur mit Umsteigen am Bahnhof Meilen möglich, ab 21 Uhr überdies mit sehr langen Anschlusszeiten (18 Minuten). Dabei bildet eine umsteigefreie Bahnverbindung zwischen den unteren und oberen Gemeinden seit langem ein wichtiges öffentliches Anliegen am rechten Zürichseeufer. Im April 2016 übergab der Verein ProBus Meilen 4700 Petitionsunterschriften für eine umsteigefreie Bahnverbindung im Bezirk, im Juli 2016 wandten sich sämtliche elf Gemeinden des Bezirks an die Regierung mit der Bitte, sich für einen raschen Ausbau der heute teilweise noch eingleisigen Strecke Rapperswil – Meilen – Stadelhofen einzusetzen. Dies unter anderem mit der Begründung, dass die S-Bahn am rechten Zürichseeufer der einzige Verkehrsträger ist, mit dem zusätzliche Kapazitäten bewältigt werden könnten. Zudem sind die S-Bahn-Linien zu den Hauptverkehrszeiten schon heute bis zu 120% ausgelastet.

Umsteigefreie Verbindungen steigern die Attraktivität des S-Bahnverkehrs und tragen insofern auch zur Entlastung paralleler Strassenabschnitte bei, in diesem Fall der Seestrasse. Mit dem zu erwartenden Bevölkerungswachstum im Bezirk Meilen, aber vor allem auch mit der neuen Kantonsschule in Uetikon und mit der Entwicklung und Neunutzung der weiteren Teile auf dem Areal der Chemie Uetikon wird der Bedarf nach einem umsteigefreien Bahnverkehr innerhalb des Bezirks Meilen weiter zunehmen. Besonders die Kantonsschülerinnen und Kantonsschüler, welche aus den unteren Seegemeinden die Kantonsschule Uetikon besuchen, sind auch künftig ganztäglich auf umsteigefreie Bahnverbindungen angewiesen.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welchem Planungsstand befinden sich die jüngst kommunizierten Linienführungen 2035 des ZVV?
2. Warum will der ZVV bei der Linienplanung weiterhin auf eine umsteigefreie Bahnverbindung zwischen dem oberen und dem unteren rechten Zürichseeufer verzichten?
3. Inwiefern wurden die Entwicklung und die künftige Neunutzung des Areals Chemie Uetikon und besonders die neue Kantonsschule Uetikon in die Linienplanung miteinbezogen? Bzw. wird dies nachträglich noch geschehen?
4. Mit dem Ausbau der Doppelspur zwischen Uetikon und Stäfa würde eine durchgängige Linie zwischen Tiefenbrunnen und Feldbach möglich, die an allen Bahnhöfen im Bezirk hält. Warum wird der Ausbau dieser Doppelspur in der künftigen Planung nicht berücksichtigt?
5. Welche Entwicklung des Binnenverkehrs zwischen den oberen und unteren Seegemeinden ist bis 2035 zu erwarten (ÖV und MIV) und inwieweit wurde diese Entwicklung für die künftige Linienplanung miteinbezogen?
6. Inwieweit ist die Seestrasse zwischen Stäfa und Tiefenbrunnen heute ausgelastet? Kann die Seestrasse noch mehr Kapazität aufnehmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Forrer, Erlenbach, und Esther Meier, Zollikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1, 2 und 4:

Die kommunizierten Linienführungen 2035 entsprechen dem Planungsstand des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP), Ausbauschnitt 2035, gemäss der am 31. Oktober 2018 durch den Bundesrat verabschiedeten Botschaft. Sie sind das Resultat langjähriger Planungen im Projekt «S-Bahn 2G» (2. Generation), die in einem nächsten Arbeitsschritt weiter konsolidiert und gezielt verfeinert werden.

Das langfristig angelegte Konzept der S-Bahn 2G sieht zwei S-Bahn-Netze mit unterschiedlichen Funktionen vor: die innere S-Bahn und die Express-S-Bahn. Die innere S-Bahn erschliesst die Stadt Zürich und den engeren Agglomerationsgürtel und fährt mindestens im Viertelstundentakt mit Halt an allen Stationen. Dies entspricht der raumplanerisch gewünschten Verdichtung des Angebots im Kernbereich der Zürcher S-

Bahn. Die Express-S-Bahn, die mindestens in einem Halbstundentakt verkehrt, bedient sämtliche Haltestellen ausserhalb des inneren Perimeters und fährt danach ohne Halt an die wichtigen Stadtbahnhöfe Stadelhofen, Hardbrücke, Oerlikon, Enge sowie Altstetten und den Hauptbahnhof Zürich, was zu attraktiven Reisezeiten führt. Diese Grundidee der S-Bahn 2G wurde dem Kantonsrat im Rahmen der Erläuterungen zu den Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr bereits mehrfach zur Kenntnis gebracht, letztmals im Zusammenhang mit den Grundsätzen für die Jahre 2018–2021 (Vorlage 5213a).

Mit dem Kapazitätsausbau im Rahmen des STEP-Ausbaus 2035 kann ein erster Schritt im Hinblick auf das Zielkonzept der S-Bahn 2G umgesetzt werden. Am rechten Zürichseeufer wird dank Infrastrukturausbauten (Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen einschliesslich Riesbachtunnel, Doppelspur zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen) eine weitere Systematisierung des bestehenden Angebots möglich. So können in Übereinstimmung mit dem Zielkonzept der S-Bahn 2G der Viertelstundentakt der S-Bahn bis Meilen mit Halt an allen Stationen (innere S-Bahn) und der Viertelstundentakt der schnellen S-Bahn bis Stäfa (Express-S-Bahn, ohne Halt zwischen Meilen und Stadelhofen) eingeführt werden.

S-Bahn-Linien mit Halt an allen Stationen sind für längere Fahrten (beispielsweise von Stäfa nach Zürich) vergleichsweise unattraktiv, was sich in ungleichmässigen Auslastungen der schnellen und langsameren Züge zeigt. Dieser Gegebenheit trägt das Zielkonzept der S-Bahn 2G mit der inneren S-Bahn (kürzere Distanzen, Halt an allen Stationen) und der Express-S-Bahn (längere Distanzen, direkte Fahrt zwischen äusserem Perimeter und wichtigen Stadtbahnhöfen) Rechnung. Eine umsteigefreie Bahnverbindung zwischen dem unteren und dem oberen Zürichseeufer ist mit diesem Zielkonzept nicht kompatibel, weshalb auch ein Doppelspurausbau zwischen Uetikon und Stäfa nicht vorgesehen ist.

Wie die Auswertungen des Gesamtverkehrskonzepts zeigen, entspricht diese umsteigefreie Bahnverbindung überdies auch keinem bedeutenden Kundenbedürfnis, da die Anzahl der Verkehrsbeziehungen zwischen den oberen und den unteren Seegemeinden sehr begrenzt ist (vgl. Beantwortung der Frage 5).

Zu Frage 3:

Uetikon wird nach Umsetzung des STEP-Ausbaus 2035 mit dem Viertelstundentakt der Express-S-Bahn sehr gut erschlossen sein. Reisende vom unteren Pfannenstil müssen in Meilen umsteigen. Die Angebote der inneren S-Bahn und der Express-S-Bahn sind in Meilen optimal aufeinander abgestimmt, was einen guten Anschluss ermöglicht. Auch

wenn es sich bereits um ein gutes Angebot handelt, wird in der nächsten Planungsphase eine gezielte Verlängerung einzelner Züge von Meilen nach Uetikon geprüft. Mit diesen «Schülerkursen» soll die Kantonsschule in Uetikon noch besser erschlossen werden.

Zu Frage 5:

Die Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells zeigen, dass die Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) innerhalb der unteren Seegemeinden (vor allem Zollikon und Küsnacht) einen hohen Ziel-Quell-Verkehr aufweisen. Dasselbe gilt für die Verkehrsbeziehungen innerhalb der oberen Seegemeinden (Meilen, Uetikon a. S., Männedorf und Stäfa). Innerhalb beider Räume ist bis 2030 mit einem gewissen Wachstum zu rechnen. Demgegenüber sind die Beziehungen zwischen den oberen und unteren Seegemeinden nicht sehr ausgeprägt und bis 2030 ist nur eine geringe Zunahme zu erwarten.

Für den öffentlichen Verkehr lassen sich grundsätzlich die gleichen Verteilungen im Gesamtverkehrsmodell wie für den MIV feststellen. Zwischen den unteren und oberen Gemeinden gibt es nur geringe Verkehrsbeziehungen, innerhalb der unteren und innerhalb der oberen Seegemeinden sind die Verkehrsbeziehungen aber ausgeprägter. Das Konzept der S-Bahn 2G mit einer inneren und einer Express-S-Bahn berücksichtigt diesen Umstand.

Zu Frage 6:

Die Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells und der kantonalen Verkehrsmessstellen zeigen, dass die Seestrasse zwischen Stäfa und Tiefenbrunnen auf einigen Abschnitten zu bestimmten Tageszeiten, vor allem in der abendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 17 und 18 Uhr, gut ausgelastet ist. Einzelne Verkehrsknoten haben in der Hauptverkehrszeit ihre Kapazitätsgrenze beinahe oder ganz erreicht. Mit der Nähe zu Zürich steigen die Verkehrsmengen sowohl tagsüber als auch in den Hauptverkehrszeiten.

Die Leistungsfähigkeit der Seestrasse über den ganzen Tag (24 Stunden) betrachtet ist grundsätzlich aber höher als die momentanen Belastungen, d. h., sie könnte theoretisch mehr Verkehr aufnehmen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli