

Sitzung vom 22. April 2020

**383. Anfrage (Qualitative Weiterentwicklung des S-Bahn Netzes
am rechten Zürichsee)**

Die Kantonsräte Christian Schucan, Uetikon a. S., und Hanspeter Göldi, Meilen, sowie Kantonsrätin Claudia Hollenstein, Stäfa, haben am 3. Februar 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Mit dem Doppelspurausbau Herrliberg-Feldmeilen–Meilen, der Kreuzungsstation Männedorf und dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen im Rahmen des Programms STEP Ausbauschr. 2035 findet am rechten Zürichsee ein signifikanter quantitativer Ausbau statt, welcher bis Stäfa einen durchgängigen Viertelstundentakt ermöglicht. Allerdings geht damit die heutige S16-Linie verloren. Von den neu vier Linien führen drei Linien nach Zürich-Altstetten und weiter und nur eine Linie nach Oerlikon und von dort weiter nach Niederweningen, obwohl vom Passagieraufkommen der grössere Teil nach Oerlikon und der kleinere Teil Richtung Zürich-Altstetten fährt. Zudem führt dies dazu, dass die heutige direkte Verbindung zum Flughafen ebenfalls verloren geht und Reisende Richtung Flughafen lange Umsteigewege im Zürcher-HB auf sich nehmen müssen, was zu einer unerwünschten Verlagerung dieser Reisenden auf den MIV führen könnte! Qualitativ stellt dies also einen Rückschritt dar. Begründet wird dies mit Kapazitätsengpässen im Bahnhof Zürich-Oerlikon.

In diesem Zusammenhang bitten wir daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche konkreten anderen Engpässe könnten aufgrund der Kapazitätseinschränkungen am Bahnhof Zürich-Oerlikon nicht behoben werden, wenn weiterhin an einer direkten Flughafen-Anbindung für die Region rechter Zürichsee festgehalten würde?
2. Würden diese Engpässe auch bestehen, wenn die Linienführung von Zürich-Oerlikon anstelle Richtung Zürich-Flughafen Richtung Opfikon-Balsberg-Kloten realisiert würde (damit könnte Zürich-Oerlikon für alle Gemeinden direkt erreicht werden und es würde ein einfacher Umsteigen in Zürich-Oerlikon oder Kloten-Balsberg Richtung Zürich-Flughafen möglich)? Wenn ja, bitten wir um eine ausführliche Begründung.
3. Welche anderen Möglichkeiten sieht der Regierungsrat zur besseren Erschliessung des Gebiets Zürich-Nord und Flughafen aus der Region rechter Zürichsee?

4. Wie könnte das Kapazitätsproblem im Bahnhof Zürich-Oerlikon durch zusätzliche Massnahmen gelöst oder umgangen werden, so dass die direkte Flughafen-Verbindung für den rechten Zürichsee erhalten werden kann? Mit welchen Kosten wäre dies verbunden?
5. Wie könnte das Kapazitätsproblem im Bahnhof Zürich-Oerlikon durch weitere Massnahmen (z. B. Infrastrukturmassnahmen) gelöst oder umgangen werden, die zwar nicht im Rahmen des Ausbaus 2035 realisiert werden können, deren Planung aber nun an die Hand genommen werden könnte? Mit welchen groben Kosten wäre dies verbunden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Schucan, Uetikon a. S., Hanspeter Göldi, Meilen, und Claudia Hollenstein, Stäfa, wird wie folgt beantwortet:

Die eidgenössischen Räte haben 2019 für den STEP-Ausbau 2035 (Ausbau der Bahninfrastruktur) Investitionen von 12,89 Mrd. Franken bewilligt. Im Kanton Zürich werden dadurch die Umsetzung von wichtigen Infrastrukturausbauten im Netz der Zürcher S-Bahn ermöglicht, insbesondere die beiden Grossprojekte Brüttenertunnel und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen.

Im Rahmen des Ausbaus 2035 wird es in allen S-Bahn-Korridoren bei den Durchbindungen der S-Bahn-Linien in Zürich Hauptbahnhof Veränderungen geben.

Zudem kann das Angebot am rechten Zürichseeufer ausgebaut werden. Die S7 wird neu den ganzen Tag im Viertelstundentakt bis Stäfa verkehren und der bestehende Viertelstundentakt der S6/S16 kann bis nach Meilen verlängert werden.

Die bisherige Direktverbindung der S16 vom rechten Zürichseeufer zum Flughafen wird hingegen entfallen. Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich sind die Verkehrsströme für den öffentlichen Verkehr zwischen der Region Pfannenstil und der Stadt Zürich und weiter nach Zürich Altstetten acht- bis neunmal grösser als die Verkehrsströme zwischen der Region Pfannenstil und der Region Glattal (einschliesslich Oerlikon und Flughafen). Auch die entsprechenden Prognosen für das Jahr 2030 bewegen sich im gleichen Verhältnis. Mit den neuen umsteigefreien Direktverbindungen aus der Region Pfannenstil nach Zürich Altstetten und weiter in das Limmattal, wo sich zahlreiche Arbeitsplätze befinden, wird somit den deutlich überwiegenden Verkehrsbedürfnissen des rechten Zürichseeufers Rechnung getragen.

Zu Frage 1:

Im Rahmen des Ausbaus schritt 2035 müssen in erster Linie die erwarteten Kapazitätsengpässe im Netz der Zürcher S-Bahn behoben werden. Die Beseitigung dieser Engpässe stellt auch für das Bundesamt für Verkehr (BAV) das wichtigste Ziel dar. Angebotsausbauten sind mit wenigen Ausnahmen in sämtlichen Bahnkorridoren im Kanton Zürich erforderlich. Die entsprechenden Planungen sind äusserst komplex und durch gegenseitige Abhängigkeiten geprägt.

Bei den via Zürich Oerlikon verkehrenden S-Bahnen ist ein Kapazitätsausbau in den Korridoren Furttal, Unterland, Kloten und Wallisellen notwendig. Nach Zürich Flughafen wird die heutige Kapazität weiterhin ausreichen, da in diesem Korridor die S-Bahn-Züge bereits heute dicht hintereinander verkehren. Neu wird das Angebot durch eine optimale zeitliche Verteilung der Verbindungen qualitativ verbessert werden.

Die einzige bestehende Direktverbindung vom rechten Zürichseeufer (S16 von/bis Herrliberg-Feldmeilen) zum Flughafen wird entfallen, da ansonsten der in anderen Bahnkorridoren zwingend erforderliche Kapazitätsausbau nicht umgesetzt werden kann. Die SBB gehen davon aus, dass das Angebot, bei einer Beibehaltung des direkten Flughafenanschlusses der S16, mindestens in den beiden Korridoren Furttal und Unterland nicht ausgebaut werden könnte und auf diesen Strecken somit weiterhin mit grossen Kapazitätsengpässen zu rechnen wäre. Ausserdem müssten bei einer Beibehaltung der heutigen Linienführung der S16 voraussichtlich S-Bahnen in Zürich Hardbrücke durchfahren, damit die gemäss Ausbaus schritt 2035 erforderliche Anzahl Güterzüge zwischen Zürich Altstetten und Zürich Oerlikon über die tangentielle Güterverkehrs-Verbindungsline durch den Käferbergtunnel geführt werden könnte. Der dadurch verursachte Angebotsabbau in Zürich Hardbrücke würde dem starken Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum im Einzugsgebiet von Zürich West zuwiderlaufen.

Zu Frage 2:

In Zürich Hauptbahnhof können die Züge aus dem Bahnhof Museumstrasse, durch welchen die Züge vom rechten Zürichseeufer fahren, nicht ohne Abkreuzungskonflikte mit anderen Zügen nach Zürich Flughafen geführt werden. Hingegen könnten diese Züge grundsätzlich ohne Konflikte aus dem Bahnhof Museumstrasse nach Kloten verkehren. Gemäss SBB könnten dann jedoch die gemäss Ausbaus schritt 2035 erforderlichen Trassees des Güterverkehrs nicht mehr gefahren werden. Dadurch würde das erforderliche Grundangebot des Güterverkehrs auf der wichtigen Verbindungsstrecke von Zürich in die Ostschweiz sowie in Richtung Schaffhausen nicht mehr gewährleistet. Eine solche Lösung würde vom BAV keine Zustimmung erhalten, weshalb eine Linienführung vom rechten Zürichseeufer nach Kloten nicht umgesetzt werden könnte.

Zu Frage 3:

Im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels wird das Angebot zwischen Zürich und Winterthur massgebend verändert und ausgebaut werden. Dieser Ausbau wird sich auch positiv auf die Verbindung zwischen Zürich Hauptbahnhof und Flughafen auswirken. Neu werden auf dieser Strecke durchschnittlich alle fünf Minuten und insgesamt zwölfmal pro Stunde und Richtung Züge verkehren. Dadurch erhalten sämtliche Züge vom rechten Zürichseeufer am Hauptbahnhof attraktive Umsteigemöglichkeiten für die Weiterreise zum Flughafen. Alle Perrons des Zürcher Hauptbahnhofs sind mit Rolltreppen und Liften ausgestattet, sodass auch ein Umstieg mit Reisegepäck gut machbar ist.

Das Angebot vom rechten Zürichseeufer nach Zürich Nord und Zürich Flughafen ist mit dem im Ausbauschrift 2035 vorgesehenen Viertelstundentakt von S7 sowie der Verlängerung von S6/S16 weiterhin sehr attraktiv. Durch die Taktverdichtung der S6/S16 profitieren Reisende aus dem Abschnitt zwischen Meilen und Stäfa von neuen, zusätzlichen Verbindungen zum Hauptbahnhof und somit auch zum Flughafen. Massnahmen zur weiteren Erschliessung sind daher nicht erforderlich.

Zu Fragen 4 und 5:

Um die direkte Flughafenverbindung von Teilen des rechten Zürichseeufers weiterhin anbieten zu können, wäre eine Entflechtung der nordöstlich des Bahnhofs Oerlikon gelegenen Strecken erforderlich. Ein solches Entflechtungsbauwerk, das in Form einer Brücke gebaut werden müsste (Überwurfung), kann jedoch wegen der knappen Platzverhältnisse auf dem entsprechenden Gleisfeld nordöstlich des Bahnhofs Oerlikon nicht umgesetzt werden.

Eine andere Massnahme wäre die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Strecke Zürich Altstetten – Zürich Oerlikon. Eine solche Verlagerung würde den Bau einer Güterumfahrungslinie bedingen, die als aufwendige Infrastrukturmassnahme mit sehr hohen Kosten verbunden wäre. Sie würde zwar zu mehr Trassees für den Personenverkehr auf dem Abschnitt Zürich Hardbrücke – Zürich Oerlikon führen, die notwendige Entflechtung nordöstlich des Bahnhofs Oerlikon würde dadurch aber nicht gelöst, sodass auch mit dieser Massnahme keine direkte Verbindung zwischen dem rechten Seeufer und dem Flughafen umgesetzt werden könnte.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli