

Sitzung vom 18. September 2013

**1016. Anfrage (Sihltal Zürich Uetliberg Bahn [SZU] –  
Ausbau beschleunigen)**

Kantonsrätin Sabine Ziegler und Kantonsrat Beat Bloch, Zürich, haben am 3. Juni 2013 folgende Anfrage eingereicht:

In den Gebieten Leimbach und Manegg in Zürich Süd sind zurzeit Grossüberbauungen in Planung (Green City Manegg) oder bereits im Bau (Sihlbogen). Beide Grossprojekte setzen mit ihren Verkehrskonzepten stark auf den öffentlichen Verkehr und werden durch die Sihltalbahn erschlossen. Die Überbauung Sihlbogen, die zwischen den Bahnhöfen Leimbach und Manegg entsteht, bietet rund 220 Wohnungen und Gewerberäume an, wovon die ersten bereits jetzt bezugsbereit sind. Von den 735 geplanten Wohnungen in der Green City Manegg sollen die ersten 2015 bezogen werden. Zusätzlich sind auf dem Gebiet 3200 Arbeitsplätze geplant. Zudem wird zurzeit die Entwicklung des Gebietes Manegg West vorangetrieben. Dort sollen nochmals 1200 zusätzliche Arbeitsplätze und 300 Wohnungen entstehen.

Die S4 fährt heute zu Spitzenzeiten im 10-Minuten-Takt, welcher aufgrund des teilweise eingleisigen Spurausbaus sehr störungsanfällig ist. Es kommt immer wieder zu Verspätungen, die kaum aufgeholt werden können, weil die Züge jeweils den Zug aus der Gegenrichtung abwarten müssen.

Die Züge der S4 sind trotz Verlängerung und vermehrt eingesetzten neuen Doppelstockwagen bereits heute gut ausgelastet. Nach Bezug beider Grossprojekte ist es fraglich, wie das zusätzliche Verkehrsbedürfnis bewältigt werden soll, wenn man bereits heute mit dem 10-Minuten-Takt an Kapazitätsgrenzen stösst.

Zwischen Bahnhof Leimbach und der Station Manegg gibt es heute nur eine Spur, der Doppelspurausbau ist bereits im kantonalen Richtplan vorgesehen. Gemäss der Bauherrschaft von Green City Manegg plant die SZU den Doppelspurausbau, der den Engpass zwischen Bahnhof Leimbach und Manegg beheben würde, erst in 15–20 Jahren. Es wäre begrüssenswert, wenn der geplante Spurausbau zusammen mit der Neugestaltung der Green City Manegg koordiniert werden könnte, zumal die Überbauung auf beiden Seiten des betroffenen Streckenabschnitts entsteht.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie sieht der aktuell terminliche Ausbau der Linie S4 der SZU in der Stadt Zürich aus?
2. Wie stimmen der ZVV und die SZU ihre Ausbaupläne im Zusammenhang mit den baulichen Projekten im Einzugsgebiet der Haltestellen ab?
3. Sowohl der Sihlbogen wie Green City Manegg wird gemäss den Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft gebaut und weisen autoarme Siedlungen aus. Ein Verkehrskonzept unter Einbezug der MVU (Mobilitätsverantwortlichen Unternehmen) wurde jeweils dazu erstellt. Wie verbindlich waren diese Konzepte aus der Sicht des MVU (ZVV und SZU)?
4. Wie sieht der Regierungsrat vor, in der Zwischenphase von der Fertigstellung des Wohnraums und der Arbeitsplätze bis zum Ausbau der Schiene zu einer Doppelschiene den Kapazitätsengpass zu überbrücken?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

Die Anfrage Sabine Ziegler und Beat Bloch, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Nachfrage auf der Sihltalbahn (S4) hat sich in den letzten Jahren in gleicher Grössenordnung entwickelt wie der Durchschnitt aller Zürcher S-Bahnen. Mit der Beschaffung von zwei Doppelstock-Pendelzügen und acht neuen Niederflur-Doppelstockwagen wurde die Sitzplatzkapazität auf der S4 gesteigert. In den Hauptverkehrszeiten fährt die S4 zwischen Langnau-Gattikon und Zürich Hauptbahnhof im dichten 10-Minuten-Takt. Wie die meisten S-Bahn-Linien im Kernnetz der Zürcher S-Bahn sind auch die Züge der S4 zeitweise gut ausgelastet. Dennoch reicht die Kapazität der Sihltalbahn auch bei einer zu erwartenden Nachfragesteigerung mittelfristig aus.

Zu Fragen 1, 2 und 4:

Diese Fragen sind Gegenstand einer Studie, die der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) derzeit zusammen mit der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG (SZU) erstellt. Dabei werden die gegenwärtige Situation und die zu erwartende Entwicklung untersucht. Die künftige Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Einzugsgebiet der S4 (z.B. Manegg Green City, Uetlihof Credit Suisse usw.) lässt erwarten, dass die Nachfrage auf der S4 in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Die Studie soll aufzei-

gen, ob sich dadurch langfristig Kapazitätsengpässe ergeben und wie die Nachfrage auch in Zukunft in der geforderten Qualität zu bewältigen ist. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Pünktlichkeit zu richten. Es handelt sich dabei um eine umfassende Studie, die mit Fachleuten bis Anfang 2014 erarbeitet wird und folgende Schwerpunktthemen behandelt: Nachfrageanalyse, Schwachstellenanalyse, Angebot, Fahrplansimulation, Infrastruktur und Rollmaterial.

Die Erkenntnisse aus dieser Studie werden aufzeigen, welche Massnahmen bei der Sihltalbahn notwendig sind, um den Betrieb nicht nur mittel-, sondern auch langfristig in guter Qualität zu gewährleisten. Die entsprechenden Massnahmen sollen nach Abschluss der Studie in Abstimmung mit der SZU und dem Bund rechtzeitig geplant und umgesetzt werden.

Zu Frage 3:

Die SZU als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen wurde insbesondere bei der Überbauung Green City Manegg einbezogen. Dabei ging es um infrastrukturelle Massnahmen wie die Anordnung der Haltestelle sowie die Trasseesicherung für eine Doppelspur im Bereich der Überbauung. Nicht thematisiert wurde die Qualität der Transportleistung wie Fahrplan, Takt, Kapazität usw. Die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Einzugsgebiet der Sihltalbahn ist jedoch ein wichtiger Bestandteil der erwähnten gemeinsamen Studie von SZU und ZVV, die Anfang 2014 erstellt sein wird.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**