

5724

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 89/2019 betreffend
Verbesserungen auf der Stammstrecke Winterthur–
Zürich bis zum Bau des Brüttener Tunnels**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom
2. Juni 2021,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 89/2019 betreffend Verbesserungen auf der
Stammstrecke Winterthur–Zürich bis zum Bau des Brüttener Tunnels
wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 17. Juni 2019 folgendes
von den Kantonsräten Manuel Sahli, Winterthur, und Felix Hoesch,
Zürich, am 11. März 2019 eingereichte Postulat zur Berichterstattung
und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen darzulegen, wie auf der Stamm-
strecke zwischen Winterthur und Zürich, insbesondere auch vor Fertig-
stellung des Brüttener Tunnels, mittels fahrplantechnischer, betrieblicher
und baulicher Massnahmen Kapazitätserhöhungen realisiert werden
können. Dabei sollen insbesondere auch Massnahmen geprüft werden,
welche nicht in der Kompetenz des Bundes liegen.

Bericht des Regierungsrates:

Das Bahnangebot zwischen Winterthur und Zürich wurde mit der Inbetriebnahme der dritten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn im Dezember 2018 deutlich ausgebaut. Seitdem bestehen zwischen Zürich Hauptbahnhof und Winterthur sowohl via Bahnhof Stadelhofen als auch via Zürich Oerlikon viertelstündliche Verbindungen (S-Bahn und Fernverkehr). Durch diesen Ausbauschnitt konnten unter anderem auch attraktive Direktverbindungen nach Zürich für weitere Bahnhöfe in der Stadt und Region Winterthur geschaffen werden.

Mit Inkrafttreten der Vorlage betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur im Jahr 2016 wurde die Zuständigkeit für sämtliche Bahninfrastrukturausbauten in der Schweiz dem Bund übertragen. Der weitere Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur im Kanton Zürich erfolgt somit im Rahmen der Strategischen Entwicklungsprogramme Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes; Infrastrukturmassnahmen ausserhalb der STEP-Ausbau Schritte sind nicht möglich. Nachdem der Bund im STEP-Ausbau Schritt 2025 keine Mittel für Projekte im Raum Zürich bewilligt hat, wird der nächste grosse Ausbau der Zürcher Bahninfrastruktur im STEP-Ausbau Schritt 2035 erfolgen, den die eidgenössischen Räte 2019 bewilligt haben. Darin enthalten sind die Schlüsselprojekte Ausbau Bahnhof Stadelhofen und MehrSpur Zürich–Winterthur, das neben dem Brüttenertunnel auch weitere Ausbauten in Wallisellen, Dietlikon, Bassersdorf und Winterthur umfasst.

Mit dem Ausbau 2035 kann ein erster Umsetzungsschritt des Angebotskonzepts S-Bahn 2G (2. Generation) verwirklicht werden. Für den Korridor Zürich–Winterthur ist geplant, dass sowohl via Zürich Flughafen als auch via Zürich Oerlikon–Wallisellen der Fernverkehr und der S-Bahn-Verkehr je viertelstündlich verkehren. Via Zürich Stadelhofen wird weiterhin die S-Bahn viertelstündlich verkehren mit einem zusätzlichen Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten. Ab diesem Zeitpunkt werden in den Hauptverkehrszeiten zwischen Zürich und Winterthur im Fernverkehr acht Züge je Richtung und bei der S-Bahn 14 Züge je Richtung verkehren, was gegenüber dem Fahrplan 2021 sowohl beim Fernverkehr als auch bei der S-Bahn einen Ausbau um je zwei Züge und Richtung darstellt. Durch die gleichmässige Verteilung der Abfahrten wird ein zusätzlicher Mehrwert geschaffen.

Für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme der für 2035 vorgesehenen Angebotsausbauten (nachfolgend: Zwischenhorizont) wurden auf dem Korridor Zürich–Winterthur markante Kapazitätsengpässe auf mehreren Linien prognostiziert. Diese Prognose beruht indessen auf den Nachfragentwicklungen vor Ausbruch der Coronapandemie 2020, die einen grossen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr hat.

Die verordneten Lockdown-Massnahmen und die zeitweise Empfehlung des Bundesrates, den öffentlichen Verkehr zu meiden, führten zu einem drastischen Einbruch der Fahrgastzahlen. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) geht davon aus, dass diese einschneidenden Ereignisse von 2020 und 2021 mit Blick auf die Nachfrage im öffentlichen Verkehr noch länger nachwirken werden. Die verhältnismässig rasche Erholung der Fahrgastzahlen zwischen der ersten und zweiten Welle im Sommer 2020 legt nahe, dass die Fahrgäste bei einer verbesserten Lage der Pandemie in den öffentlichen Verkehr zurückkehren werden. Die Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie zeigten indessen auch, dass flexiblere Arbeitsmodelle, insbesondere auch Homeoffice sowie digitale Lösungen für virtuelle Austausche, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung beeinflussen. Es wird davon ausgegangen, dass nach Abflauen der Pandemie eine schnelle Erholung der Fahrgastzahlen bis Ende 2021 erfolgen wird, allerdings aufgrund veränderter Gewohnheiten nur auf rund 90% der Nachfrage von 2019. Zudem wird davon ausgegangen, dass weiterhin mit einem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sowie nach überstandener Krise mit einer wiederum steigenden Zahl der Beschäftigten zu rechnen ist. Dies sind mitunter die wichtigsten Einflussfaktoren für die Mobilität und den öffentlichen Verkehr im Besonderen. Zusammenfassend dürfte sich die Coronapandemie leicht mildernd auf die drohenden Kapazitätsengpässe auf dem Korridor Zürich–Winterthur im Zwischenhorizont auswirken, indem die Entwicklung der Nachfrage nach heutiger Annahme um rund vier Jahre verzögert wird. Der geplante Ausbau im Horizont 2035 ist aber weiterhin erforderlich.

SBB und ZVV haben für den Zwischenhorizont die Möglichkeit von zweckmässigen Angebotsausbauten in allen Korridoren systematisch geprüft. Dabei wurden namentlich Angebotsergänzungen während der Hauptverkehrszeiten evaluiert, um die Überlastungen bei den bestehenden Kursen zu verringern. Damit auf diese Weise massgebende Entlastungen erzielt werden können, müssten die zusätzlichen Angebote etwa gleich attraktiv sein wie das bestehende Angebot. Würden beispielsweise zusätzliche Angebote deutlich längere Reisezeiten aufweisen, ist nicht davon auszugehen, dass substanzielle Entlastungen der bestehenden, attraktiveren Kurse möglich sind. Weiter sollten die Angebotsergänzungen eine Vorwegnahme von Massnahmen des STEP-Ausbauschritts 2035 darstellen, damit nicht Angebote eingeführt werden, die wenige Jahre später wieder aufgehoben werden. Für den Korridor Zürich–Winterthur gilt es schliesslich, auch zu beachten, dass er im Zeitraum direkt vor der Umsetzung des STEP-Ausbauschritts 2035 durch die Baustellen für den Brüttenertunnel und die weiteren Ausbauten geprägt sein wird.

Schon mit dem bestehenden Angebotskonzept, d.h. ohne allfällige Angebotsergänzungen, stellt es eine grosse Herausforderung dar, die Bauprojekte unter Betrieb rechtzeitig zu realisieren.

Unter Berücksichtigung dieser Voraussetzungen hat die Prüfung für den Korridor Zürich–Winterthur keine zweckmässigen und umsetzbaren Lösungen für Angebotsergänzungen im Zwischenhorizont ergeben. Dabei wurden verschiedenste Ansätze wie zusätzliche S-Bahn-Verbindungen via Wallisellen oder Kloten, die Führung des Fernverkehrs via Wallisellen, die Nutzung von Güterverkehrsstrassen oder die Optimierung der Abfahrtszeiten bestehender Angebote evaluiert. Gemäss der neusten, aber noch sehr unsicheren Prognose zur weiteren Nachfrageentwicklung muss folglich davon ausgegangen werden, dass es auf dem Korridor Zürich–Winterthur im Zwischenhorizont vereinzelt zu Kapazitätsengpässen kommen kann. Von zentraler Bedeutung ist aber, dass die Infrastrukturausbauten im Zusammenhang mit dem STEP-Ausbauschnitt 2035 ohne Verzögerungen erstellt und in Betrieb genommen werden können.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 89/2019 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Jacqueline Fehr	Kathrin Arioli