

Sitzung vom 31. Januar 2024

90. Anfrage (S-Bahn-Direktanschluss aus dem Bezirk Meilen nach Oerlikon und zum Flughafen)

Kantonsrätin Nina Fehr Düsel, Küssnacht, und Mitunterzeichnende haben am 20. November 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Das Thema Direktanschluss der S-Bahnen S6 und S16 aus dem Bezirk Meilen nach Oerlikon resp. zum Flughafen ist nach wie vor pendent und aktuell. Der Bezirk Meilen ist im Gegensatz zu vielen anderen Gebieten verkehrstechnisch benachteiligt, obwohl sehr viel Wertschöpfung aus diesem Bezirk in andere Regionen fliesst (Finanzausgleich). So wird seit längerem darüber diskutiert, dass die bisherigen Direktanschlüsse nach Oerlikon (S6) und zum Flughafen (S16) aufgehoben werden sollen und man zukünftig am Hauptbahnhof umsteigen müsste. Dies, obwohl die Züge immer sehr gut besetzt sind. In Oerlikon und bei der Hardbrücke bestehen viele Arbeits- und Ausbildungsplätze, und für den Anschluss an den Flughafen mit viel Gepäck ist der Direktanschluss zentral. Bereits jetzt sind die See- und Bellerivestrasse sowie die Forchstrasse oft völlig überlastet. Umso wichtiger ist eine attraktive Anbindung mit der Bahn zum Flughafen – auch in Zukunft. Zur Kapazitätssteigerung soll zwar der Bahnhof Stadelhofen ausgebaut werden, dies dürfte aber noch Jahre dauern.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang uns die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Was ist der aktuelle Stand der Entwicklungen betreffend Direktanschluss S6 und S16 aus dem Bezirk Meilen nach Oerlikon und zum Flughafen?
2. Wie sehen die Pendlerströme aus dem Bezirk Meilen nach Altstetten, nach Oerlikon bzw. nach Flughafen aus? Wir bitten um eine tabellarische Übersicht der letzten acht Jahre.
3. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass die Beibehaltung der S-Bahn-Direktanschlüsse für den Bezirk Meilen sehr zentral ist, da der Bezirk verkehrstechnisch sonst noch mehr benachteiligt wird?
4. Was sind die nächsten planerischen Schritte? Wie setzt sich der Regierungsrat für die Beibehaltung der direkten Zuganschlüsse aus dem bzw. in den Bezirk Meilen ein?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Nina Fehr Düsel, Künsnacht, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die eidgenössischen Räte haben 2019 den Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) bewilligt, der im Kanton Zürich die Umsetzung von wichtigen Infrastrukturausbauten, wie zum Beispiel des Projekts MehrSpur Zürich–Winterthur (einschliesslich Brüttenertunnel) und des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen, ermöglicht. Der Beschluss stützt sich auf den geplanten Angebotsausbau im Fernverkehr und bei der Zürcher S-Bahn, der im Netznutzungskonzept 2035 vom Bundesrat beschlossen wurde. Auf vielen Korridoren der Zürcher S-Bahn wird damit ein Ausbau des Angebots möglich, wobei ein solcher für die Korridore zwischen Zürich und Winterthur sowie zwischen Zürich und dem Oberland vordringlich ist. Zusätzlich muss aber auch das Angebot am rechten Zürichseeufer sowie im Unterland oder Furttal ausgebaut werden, um der erwarteten Nachfragezunahme gerecht zu werden. Eine Folge des genannten Angebotsausbaus ist, dass keine Direktverbindungen mehr vom rechten Zürichseeufer nach Zürich Flughafen (wie die heutige S16) angeboten werden können. Die (nach wie vor aktuellen) Gründe hierfür wurden in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 40/2020 betreffend Qualitative Weiterentwicklung des S-Bahn Netzes am rechten Zürichsee ausführlich erläutert.

Im August 2023 hat der Bundesrat in seiner Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Langfriststrategie «Perspektive BAHN 2050» unter anderem darüber informiert, dass das Angebotskonzept zum STEP-Ausbau 2035 (Ausbau der Bahninfrastruktur) konsolidiert werden muss. Grund dafür sind primär veränderte Rahmenbedingungen im nationalen Fernverkehr. Aufgrund der engen Zusammenhänge zwischen Fern- und Regionalverkehr zeichnet sich ab, dass folglich auch das geplante Angebotskonzept der Zürcher S-Bahn für den STEP-Ausbau 2035 angepasst werden muss. Ziel der laufenden Konsolidierungsarbeiten ist es, dass die geplanten Angebotsmengen in den Bahnkorridoren gemäss Netznutzungskonzept 2035 umgesetzt werden können. Dementsprechend ist für das rechte Zürichseeufer nach wie vor ein massgebender Angebotsausbau vorgesehen. Es zeichnet sich jedoch ab, dass sich bei einigen S-Bahn-Linien die Linienverknüpfungen in Zürich HB gegenüber der ursprünglichen Planung verändern werden. Ob bzw. inwiefern davon auch die Linien des rech-

ten Zürichseeufers betroffen sein werden, ist noch nicht bekannt. Unabhängig davon wird es aber systembedingt auch nach der Konsolidierung nicht möglich sein, direkte Züge vom rechten Zürichseeufer nach Zürich Flughafen zu führen. Die Züge vom rechten Zürichseeufer müssen zwingend via Stadelhofen, den Bahnhofsteil Museumsstrasse des Zürcher Hauptbahnhofs und Hardbrücke verkehren. Eine Linienführung aus dem Bahnhofsteil Museumstrasse nach Zürich Flughafen (analog der heutigen S16) würde dazu führen, dass die notwendigen zusätzlichen Züge aus dem Unterland und dem Furttal nicht geführt werden könnten (vgl. hierzu wiederum die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 40/2020).

Eine direkte Führung von einer Linie vom rechten Zürichseeufer nach Oerlikon ist im Angebotskonzept 2035 (vor Konsolidierung) im Halbstundentakt vorgesehen. Ob und in welcher Menge mit der Konsolidierung weiterhin Direktverbindungen nach Oerlikon angeboten werden können, ist derzeit noch offen.

Zu Frage 2:

Die Nachfrageströme vom rechten Zürichseeufer liegen bei den SBB für die Jahre 2016, 2018 und 2022 vor (vgl. nachfolgende Tabelle). Dabei gilt es zu beachten, dass die Nachfrage 2022 aufgrund der Coronapandemie noch deutlich hinter derjenigen von 2018 liegt, wobei sich für 2023 eine weitere Steigerung abzeichnet (Jahreswerte liegen noch nicht vor). Zu berücksichtigen ist sodann, dass das Angebot am rechten Zürichseeufer per Mitte 2019 durch die Linie S20 ausgebaut wurde (Verkehr in Lastrichtung während der Hauptverkehrszeiten).

Die Auswertung der Nachfrageströme gemäss Tabelle ergibt folgendes Bild:

- Rund drei Viertel der Fahrgäste vom rechten Zürichseeufer reisen mit der Bahn nur bis Zürich Stadelhofen, Zürich HB oder Zürich Hardbrücke.
- Mehr Fahrgäste vom rechten Zürichseeufer reisen in den Korridor Oerlikon als in den Korridor Altstetten.
- Deutlich mehr Fahrgäste reisen vom rechten Zürichseeufer in den Korridor Altstetten (keine umsteigefreie Verbindung) als nach Zürich Flughafen (teilweise umsteigefreie Verbindung).
- Der Anteil Fahrgäste nach Zürich Flughafen ist gering. Der besonders tiefe Anteil 2022 ist vermutlich auf die in der Coronapandemie geringere Nachfrage nach Flugreisen zurückzuführen.

	2016 (S6/S7/S16)	2018 (S6/S7/S16)	2022 (S6/S7/S16/S20)
Gesamtnachfrage (pro Werktag) Rechtes Zürichseeufer	39 000	39 000	32 000
nach Stadelhofen, Zürich HB und Hardbrücke	78%	76%	75%
nach Oerlikon und weiter	16%	17%	17%
davon Bahnhof Zürich Oerlikon	7%	7%	7%
davon Zürich Flughafen	3%	3%	1%
nach Altstetten und weiter	6%	7%	8%
davon Bahnhof Zürich Altstetten	1%	1%	1%

Zu Fragen 3 und 4:

Der Regierungsrat beurteilt das bestehende öV-Angebot am rechten Zürichseeufer als attraktiv. Mit der S6 und der S16 verkehren im näheren Bereich um Zürich die S-Bahnen im Viertelstundentakt. Dazu wird überlagert eine beschleunigte S-Bahn nach Rapperswil (S7) angeboten, deren Angebot ab Uerikon während den Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung verstärkt wird (S20). Die Planungen für den STEP-Ausbau schritt 2035 sehen eine weitere Attraktivierung des Angebots in diesem Korridor vor, indem die integrale viertelstündliche Führung der beschleunigten S-Bahn eingeführt und der Viertelstundentakt mit der inneren S-Bahn bis Meilen angeboten wird. Von diesem Ausbau profitiert die grosse Mehrheit der Fahrgäste des rechten Zürichseeufers (siehe Tabelle vorne).

Für den Regierungsrat hat die Behebung der sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe im ganzen Kanton Priorität gegenüber dem Erhalt von einzelnen, heute umsteigefreien Verbindungen. Durch den geplanten Angebotsausbau mit einem dichten und regelmässigen Angebot werden attraktive Umsteigebeziehungen (z. B. nach Zürich Flughafen) möglich. Direktverbindungen vom rechten Zürichseeufer nach Zürich Oerlikon haben aufgrund der relativ grossen Nachfrage (siehe Tabelle vorne) ebenfalls ein gewisses Gewicht.

Die Interessen des Kantons Zürich bringt der Zürcher Verkehrsverbund im Rahmen der Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 ein. Der Freiheitsgrad bei der Wahl der Fahrplanlagen der S-Bahn-Linien ist jedoch aufgrund der hohen Auslastung der Bahninfrastruktur und der Fahrplanzwänge in den einzelnen Bahnkorridoren sehr beschränkt. Daher lassen sich leider auch aus Kundensicht nicht ideale Fahrplanlagen teilweise nicht vermeiden.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli