

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 35/2023
betreffend Schienengebundene Verbindung
von Uster über Volketswil nach Effretikon**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 4. Juni 2025,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 35/2023 betreffend Schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 26. Juni 2023 folgendes von Kantonsrat Jean-Philippe Pinto, Volketswil, und Mitunterzeichnenden am 30. Januar 2023 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert zu prüfen, dass eine schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon in das Agglomerationsprogramm des Bundes aufgenommen wird und die nötigen Vorkehrungen hierzu getroffen werden.

Bericht des Regierungsrates:

A. Ausgangslage und Aufbau des Berichts

Die Gemeinde Volketswil ist mit fast 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2023) die bevölkerungsreichste Gemeinde im Kanton Zürich ohne Bahnhof auf eigenem Gemeindegebiet. Zudem ist das Gemeindegebiet von zahlreichen verkehrsintensiven Nutzungen geprägt. Vor diesem Hintergrund ist es zweckmässig, die Möglichkeit einer Erschliessung von Volketswil mit einem schienengebundenen und damit sehr leistungsfähigen Verkehrsmittel zu prüfen.

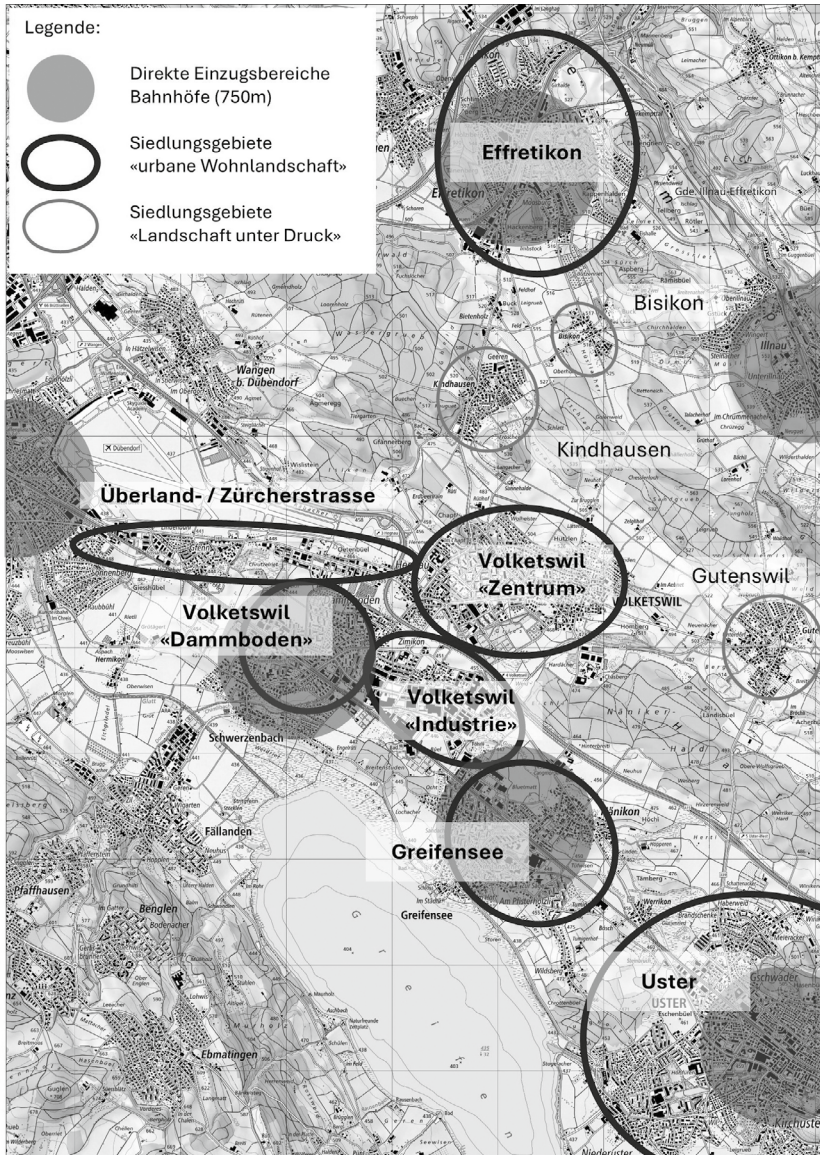
Die Art der schienengebundenen Erschliessung wird im Postulatstext offengelassen. Geprüft wurden vorliegend die Varianten S-Bahn und Stadtbahn. Grundsätzlich andere Ansätze wie z. B. eine U-Bahn wären für den relevanten Raum aufgrund der verhältnismässig geringen Siedlungsdichte sowie aufgrund des separaten Systems nicht geeignet.

Die vorliegende Berichterstattung wurde durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in Zusammenarbeit mit den betroffenen Verkehrsunternehmen, dem Amt für Mobilität sowie dem Amt für Raumentwicklung erarbeitet. Nach einer Analyse aus raumplanerischer und verkehrlicher Sicht (Kapitel B) werden die Varianten der Erschliessung durch eine S-Bahn oder Stadtbahn näher beurteilt (Kapitel C). Darauf folgen eine Zusammenfassung der Ergebnisse (Kapitel D) sowie der Antrag (Kapitel E).

B. Raumplanerische und verkehrliche Analyse

a. Räumliche Gliederung und Entwicklung

Die folgende Abbildung dient der besseren Verständlichkeit der Ausführungen in diesem Kapitel.



Diese Struktur widerspiegelt sich im Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans, der eine Typisierung des Kantonsgebiets umfasst. Um einer ungewollten Siedlungsentwicklung (Zersiedelung) entgegenzuwirken, soll die verkehrliche Erschliessung eng mit der geplanten Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan abgestimmt sein.

So sind Uster, Volketswil und Effretikon dem Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» zugeordnet, wo das Angebot des öffentlichen Verkehrs verdichtet werden soll. Die Gebiete zwischen Volketswil und Effretikon (Siedlungsgebiete Kindhausen und Bisikon) sowie zwischen Volketswil und Uster (via Gutenswil) sind hingegen dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugeteilt, wo gemäss kantonalem Richtplan auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität zu verzichten ist.

Bereits heute ist die Siedlungsdichte (Bevölkerung und Beschäftigte) insbesondere im Einzugsbereich des Bahnhofs Schwerzenbach (Dammboden), im Zentrum von Volketswil (nördlich der Autobahn) sowie im Industriegebiet Volketswil (hier nur Beschäftigte) hoch. Demgegenüber ist sie in den Ortschaften Kindhausen und Bisikon gering. Das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Volketswil sieht denn auch vor, dass die Siedlungsentwicklung in Volketswil in den Gebieten in der Nähe zum Bahnhof Schwerzenbach erfolgen soll. Dies entspricht dem heutigen Planungsstand der in Revision befindlichen Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Schwerzenbach, die eine starke Verdichtung rund um den Bahnhof Schwerzenbach vorsieht.

Das bestehende und bisher geplante Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV-Angebot) (vgl. nachfolgend lit. b) ist sehr gut auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt. Eine weitere Verdichtung des Angebots ist gemäss dem geltenden Raumordnungskonzept für Volketswil selbst anzustreben, nicht jedoch für die Räume zwischen Volketswil und Effretikon sowie diejenigen zwischen Volketswil und Uster.

b. Bestehendes und geplantes öV-Angebot in Volketswil, Effretikon und Uster

Zentral für die Erschliessung der Gemeinde Volketswil mit dem öV ist der Bahnhof Schwerzenbach, dessen Einzugsgebiet auch die südöstlichen Teile des Siedlungsgebiets von Volketswil abdeckt (Gebiet Dammboden). Am Bahnhof Schwerzenbach verkehren die S-Bahn-Linien S9 (Uster – Stadelhofen – Zürich HB – Schaffhausen) und S14 (Hinwil – Wallisellen – Zürich HB – Affoltern am Albis) jeweils im Halbstundentakt.

Ergänzend bieten mehrere Buslinien überlagert einen Viertelstundentakt für Volketswil Zentrum und Volketswil Industrie: Die halbstündlich bzw. in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) viertelstündlich verkehrende Buslinie 720 verbindet Schwerzenbach über Volketswil Zentrum mit Effretikon. Die Buslinie 725 fährt ebenfalls im Halbstundentakt (HVZ: Viertelstundentakt) von Schwerzenbach via Volketswil Zentrum und Gutenswil nach Uster. Beide Buslinien sind zwar insbesondere während der HVZ gut ausgelastet, aber ein grundsätzlicher

Systemwechsel zu einem kapazitätsstärkeren Transportmittel ist nicht nötig. Bereits eine Taktverdichtung auf der Linie 725 und die Umstellung von Standard- zu Gelenkbussen auf der Linie 720 könnten die Kapazitäten entsprechend der Entwicklung der Nachfrage steigern.

Um Beeinträchtigungen des Busverkehrs im Raum Volketswil vorzubeugen, sind zahlreiche, mehrheitlich gut funktionierende Busbevorzugungsmassnahmen (Busspuren, Bevorzugung an Lichtsignalanlagen) umgesetzt worden. Es gibt aber Kreuzungen, an denen während der üblichen HVZ und Nachfragespitzen beim Einkaufsverkehr (z. B. samstags) regelmässig Verlustzeiten auftreten, wodurch die Anschlusssicherheit gefährdet wird. Die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) sind diesbezüglich laufend in Kontakt mit den zuständigen Stellen bei Kanton und Gemeinde, um auf Massnahmen zur Reduktion der Verlustzeiten hinzuwirken und einen zuverlässigen Betrieb sicherzustellen.

Das Bahnangebot in Uster umfasst zusätzlich zum via Schwerzenbach verkehrenden Angebot (S9 und S14) den Viertelstundentakt mit den beschleunigten Linien S5 und S15 (ohne Halt zwischen Uster und Zürich Stadelhofen). Effretikon liegt am Bahnkorridor zwischen Winterthur und Zürich und hat entsprechend ein sehr dichtes Bahnangebot in Richtung Zürich: Jeweils im Halbstundentakt verkehren die Linien S3 (via Zürich Stadelhofen), S7 (via Kloten), S8 und S19 (beide via Wallisellen) sowie S24 (via Zürich Flughafen).

Mit dem Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur im Rahmen der Strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) des Bundes ist der Ausbau zum Viertelstundentakt als Grundtakt im Kernnetz der Zürcher S-Bahn geplant. Dadurch können auch allgemein viertelstündliche Busanschlüsse in Volketswil, Uster und Effretikon auf die gleichen S-Bahn-Linien angeboten und so immer gleiche, optimal abgestimmte Anschlussbeziehungen ermöglicht werden.

c. Nachfragepotenzial

Unabhängig von raumplanerischen Vorgaben ist eine schienengebundene Erschliessung von einem Gebiet nur wirtschaftlich sinnvoll, wenn damit eine hohe Nachfrage mit dem öV abgedeckt werden kann. Zur grundsätzlichen Einschätzung des Nachfragepotenzials wurde vorliegend gestützt auf das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich die im relevanten Zeitraum (2040) prognostizierte Gesamtnachfrage (öV und motorisierter Individualverkehr [MIV]) für alle Verkehrsbeziehungen mit Quelle oder Ziel im betreffenden Gebiet analysiert.

Dabei wurde das Gemeindegebiet von Volketswil in drei Bereiche unterteilt: Volketswil Zentrum (nördlich der Autobahn), Volketswil Industrie und Volketswil Dammboden (im Einzugsbereich des Bahnhofes Schwerzenbach). Die Nachfrage aus Volketswil Zentrum (rund

37 000 Fahrten pro Werktag) und aus dem Gebiet Volketswil Dammbo-
den (rund 13 000 Fahrten pro Werktag) ist stark in Richtung Zürich/
Dübendorf ausgerichtet, während die Nachfrageströme in Richtung
Uster und Wetzikon/Hinwil deutlich geringer ausfallen. Noch einmal
wesentlich schwächer ausgeprägt ist die Nachfrage nach Effretikon,
Winterthur sowie Zürich Flughafen (rund 1100 bis 1600 Personen pro
Werktag). Die Nachfrage aus dem Gebiet Volketswil Industrie (rund
44 000 Fahrten pro Werktag) verteilt sich aufgrund der Nutzung (vor-
wiegend Einkauf und Industrie) anders und ist gleichmässiger in Rich-
tung Nänikon, Uster, Wetzikon/Hinwil und Zürich ausgerichtet. Die
Ströme nach Effretikon und Flughafen sind aber auch aus diesem Ge-
biet deutlich untergeordnet.

Aus Uster gibt es starke Nachfrageströme in Richtung Zürich, Wet-
zikon, Hinwil sowie rechtes Zürichseeufer. Auch die Nachfrage in Rich-
tung Pfäffikon und Fehraltorf, die durch Buslinien abgedeckt wird, ist
deutlich höher als jene nach Effretikon und Zürich Flughafen. Die Nach-
frageströme aus Effretikon wiederum sind stark in Richtung Zürich,
Winterthur und Illnau, Zürich Flughafen sowie Wallisellen ausgerichtet,
während der Nachfragestrom nach Uster von untergeordneter Bedeu-
tung ist.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Nachfrage aus Volketswil
in Richtung Zürich Flughafen und Effretikon ebenso untergeordnet ist
wie die Nachfrage zwischen Uster und Effretikon. Eine schienengebun-
dene Erschliessung im Korridor Uster–Effretikon würde damit nur
kleinere Nachfrageströme ab Volketswil abdecken, während die grossen
Nachfrageströme in andere Zielgebiete gerichtet sind.

d. Zwischenfazit

Das Siedlungsgebiet von Volketswil ist mit dem öV gut erschlossen
und der Busbetrieb funktioniert grundsätzlich gut. Der geplante Aus-
bau des Angebots bei der S-Bahn und die Siedlungsentwicklung sind
gut aufeinander abgestimmt. Eine wesentliche Verbesserung der öV-
Erschliessung in den Räumen zwischen Volketswil und Effretikon sowie
zwischen Volketswil und Uster (z. B. durch eine Stadtbahn) würde den
geltenden raumplanerischen Vorgaben widersprechen und wäre nur mit
einer grundlegenden Änderung der entsprechenden Instrumente (kan-
tonaler Richtplan, BZO) möglich. Sodann orientiert sich die Gesamt-
nachfrage (öV und MIV) aus den Wohngebieten von Volketswil ins-
gesamt vorwiegend in Richtung Zürich und Dübendorf, während die
Gesamtnachfrage in Richtung Zürich Flughafen und Effretikon unter-
geordnet ist. Ebenso besteht auch zwischen Uster und Effretikon ge-
samthaft eine geringe Nachfrage. Die Nachfrageströme für die im Pos-
tulat geforderte Verbindung von Volketswil nach Effretikon und Uster

sind folglich nicht ausreichend für eine wirtschaftlich sinnvolle schienen-gebundene Erschliessung und können aus Kapazitätssicht auch langfristig mit Bussen abgedeckt werden.

Um mit dem vorliegenden Bericht ein vollständiges Bild zu geben, wurden trotz dieses Zwischenfazit's Varianten einer S-Bahn- sowie einer Stadtbahnerschliessung von Volketswil skizziert. Die wichtigsten Ergebnisse der Überlegungen sind im folgenden Kapitel zusammengefasst.

C. Beurteilung einer Erschliessung mit einer S-Bahn oder Stadtbahn

a. Variante S-Bahn

Prozessuales

Die Federführung für den Bahnausbau liegt beim Bund und erfolgt im Rahmen des STEP. Eine Erschliessung von Volketswil war bislang nicht Gegenstand der Planung des Bahnausbaus (Ausbauschritt STEP 2035) und könnte dementsprechend erst in einem späteren Zeithorizont beantragt werden (Umsetzung voraussichtlich erst deutlich nach 2040). Der vorliegenden Beurteilung wurde das Angebotskonzept STEP 2035 zugrunde gelegt, da noch keine detaillierteren Planungen für einen späteren Zustand vorliegen.

Infrastruktur

Eine Bahnverbindung, die Uster über Volketswil mit Effretikon verbindet, kann die Forderungen des Postulats am besten erfüllen. Sinnvolle Anschlusspunkte an die bestehenden Strecken liegen beim Bahnkorridor nach Uster in den Bereichen zwischen Werriken und Nänikon (Anschluss in Richtung Uster), wo aufgrund der hohen Streckenauslastung ein Entflechtungsbauwerk vorgesehen werden muss und je nach Fahrplanlage auch ein Ausbau der Strecke bis zum Bahnhof Uster erforderlich wird. Im Korridor Effretikon nach Pfäffikon könnte der Anschluss zwischen Illnau und Effretikon erfolgen, wobei der Abschnitt zwischen Effretikon und dem Kreuzungsbauwerk doppelspurig ausgebaut sein muss. Je nach Angebotskonzept werden in Effretikon zusätzliche Entflechtungsbauwerke erforderlich.

Die Strecke zwischen Uster und Effretikon wäre aufgrund der Bebauung und der Topografie zumindest teilweise zwingend unterirdisch zu führen. Um das heutige Zentrum von Volketswil optimal zu erschliessen, müsste der Bahnhof Volketswil als Tiefbahnhof in der Mitte des Siedlungsgebiets erstellt werden. Eine oberirdische Anordnung des Bahnhofs müsste am Siedlungsrand erfolgen und hätte beim bestehenden Siedlungsgebiet nur eine schlechte Erschliessungswirkung.

Unabhängig von der Lage des Bahnhofs in Volketswil wäre immer auch ein Busnetz zur vollständigen Erschliessung des Siedlungsgebiets von Volketswil sowie für schnelle Verbindungen Richtung Dübendorf–Zürich via Bahnhof Schwerzenbach erforderlich.

Angebot

Um die Investition in eine so grosse Infrastruktur zu rechtfertigen, müssen mindestens zwei Linien im Halbstundentakt auf der neuen Infrastruktur verkehren. Aufgrund der hohen Netzauslastung auf den Strecken und Bahnhöfen zwischen Effretikon bzw. Uster und Zürich wäre das Führen von zusätzlichen Linien ab Zürich HB oder die grundsätzliche Anpassung der Fahrplanlagen des geplanten Angebots nicht ohne weitere grosse Infrastrukturmassnahmen möglich. Dies könnte vermieden werden, wenn bereits geplante Linien verlängert oder umgeleitet werden. Für die Berichterstattung zum vorliegenden Postulat wird daher auf der Grundlage des Angebotskonzepts STEP 2035 davon ausgegangen, dass die zwei Linien via Oerlikon–Kloten–Effretikon über Volketswil nach Uster verlängert würden.

Verkehrlicher Nutzen

Für die Ermittlung des verkehrlichen Nutzens wurden die zukünftigen Verkehrsbeziehungen im erweiterten Perimeter der Neubaustrecke (Quell-Ziel-Beziehungen) analysiert, die Reisezeitveränderungen durch das neue Angebot ermittelt und so die Nachfrage auf den Neubaustrecken abgeschätzt. Mithinberücksichtigt wurden mögliche Modal-Split-Effekte zugunsten des öV durch die Attraktivitätssteigerung des Angebots. Grundlage für die Analysen stellen die Nachfragewerte aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich für 2040 dar. Die wesentlichen Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Bei Anordnung des neuen Bahnhofs in Volketswil Zentrum würde primär dieser Siedlungsteil von der neuen Erschliessung profitieren. Der Siedlungsteil Volketswil Dammboden wäre weiterhin in Richtung Bahnhof Schwerzenbach orientiert, und Volketswil Industrie müsste weiterhin mit Bussen erschlossen werden.
- Die Modal-Split-Anteile des öV von Volketswil in Richtung Schwerzenbach und Zürich sind bereits ohne schienengebundene Erschliessung hoch. Auf diesen Beziehungen sind denn auch die Reisezeiten gegenüber dem MIV konkurrenzfähig. Eine weitere Erhöhung des Modal-Split-Anteils durch eine Bahnerschliessung von Volketswil ist demnach insbesondere auf den nachfragestarken Beziehungen in Richtung Zürich nicht zu erwarten, da hier keine kürzeren öV-Reisezeiten entstehen.

- Auf den weiteren nachfragestarken Verkehrsbeziehungen von Volketswil in Richtung Dübendorf, Uster und Wetzikon ist der Modal-Split-Anteil des öV eher tief. Vor allem in Richtung Uster und Wetzikon könnte durch eine zusätzliche Bahnerschliessung von Volketswil ein höherer Modal-Split-Anteil erreicht werden.
- Ebenso besteht für die Verkehrsbeziehungen ab Volketswil in Richtung Effretikon und Winterthur sowie ab Uster in Richtung Zürich Flughafen, Effretikon und Bassersdorf Potenzial für eine Erhöhung des öV-Anteils durch einen Bahnausbau. Auf all diesen Beziehungen besteht jedoch lediglich eine mittlere bis tiefe Gesamtnachfrage (vgl. Kapitel B lit. c), sodass auch eine Modal-Split-Verschiebung keine grosse öV-Nachfrage bewirkt.

Unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse liesse sich mit der neuen Bahnverbindung insgesamt lediglich eine geringe Nachfrage erzielen: Im neuen Abschnitt zwischen Volketswil und Uster bzw. zwischen Volketswil und Effretikon wird die Nachfrage pro Werktag auf etwa 4000 bis 4500 Fahrgäste geschätzt, was durchschnittlich gerade einmal 30 Personen pro Kurs entsprechen würde (Annahme durchgehender 15-Minuten-Takt). Zum Vergleich: Die Sitzplatzkapazität eines 150 m langen Doppelstockzuges, der auf diesen Linien eingesetzt werden müsste (während der HVZ sogar in Doppeltraktion), liegt bei 535 Sitzplätzen. Ebenso würde mit dieser prognostizierten Nachfrage auch die Querschnittsbelastung von 8000 Personen pro Werktag als Mindestanforderung des Bundesamtes für Verkehr für einen 15-Minuten-Takt (Planungsvorgaben für den Ausbauschritt STEP 2035) bei Weitem nicht erreicht.

Kostenschätzung

Für die rund 8 km lange Strecke mit den erforderlichen Entflechtungsbauwerken und der teilweise unterirdischen Linienführung wird aufgrund der vorhandenen Erfahrungswerte mit Kosten in der Grössenordnung von 1000 Mio. Franken gerechnet.

Realisierbarkeit

Die Federführung bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur liegt, wie erwähnt, beim Bund. Der Kanton Zürich kann im Rahmen der Planung der Ausbauschritte auf der Grundlage eines Angebotskonzepts die wichtigsten Infrastrukturmassnahmen beantragen. Angesichts der vorhergehenden Ausführungen (namentlich geringe Nachfrage und hohe Kosten) wird die Aufnahme einer Bahnverbindung zwischen Uster und Effretikon im Rahmen von STEP als sehr unwahrscheinlich erachtet.

Alternativen

Um den Nutzen einer Bahnverbindung zwischen Effretikon und Uster zu steigern, wurden verschiedene weitere Ansätze geprüft (z. B. mit Einbindung der Linie in Richtung Winterthur oder aus Richtung Schwerzenbach). Neben bestimmten Vorteilen (z. B. Direktverbindung Uster–Winterthur) ergeben sich dabei aber auch zusätzliche Herausforderungen (z. B. Ausbau des Bahnhofs Winterthur). Aus heutiger Sicht ist am ehesten denkbar, dass – sofern sehr langfristig ein Ausbau der Bahninfrastruktur ins Zürcher Oberland erforderlich ist – eine neue Doppelspur statt im bestehenden Korridor via Schwerzenbach neu via Volketswil geführt würde, um die regionale Erschliessung zu optimieren. Mit einem solchen Ansatz würde aber keine Verbindung in Richtung Effretikon hergestellt.

b. Variante Stadtbahn

Prozessuales

Im Gegensatz zur S-Bahn liegt die Zuständigkeit für die Realisierung einer Stadtbahn beim Kanton, wobei eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme möglich ist. Das Agglomerationsprogramm der fünften Generation, das zurzeit erarbeitet wird, sieht keine Stadtbahn in diesem Raum vor. Eine Stadtbahn könnte folglich mit der sechsten Generation eingegeben werden, mit einem frühestmöglichen Umsetzungshorizont 2036. Auch bei Stadtbahnprojekten ist aber in der Regel eine längere Vorlaufzeit erforderlich, um optimale Varianten zu entwickeln.

Potenzielle Linienführung

Eine Stadtbahn eignet sich insbesondere zur Erschliessung von dichten Siedlungsräumen. Da die Verbindung zwischen Uster und Effretikon über weite Strecken nicht durch Siedlungsflächen führt und gemäss kantonalem Richtplan kein Ausbau des Siedlungsgebiets erfolgen soll (vgl. Kapitel B), ist eine Stadtbahn in diesem Korridor nicht zweckmässig. Sie wäre zudem auch deutlich überdimensioniert: So bietet eine Stadtbahn Kapazität für rund 1400 Reisende pro Stunde und Richtung (7,5-Minuten-Takt), während zwischen Volketswil und Effretikon für das Jahr 2040 von einer öV-Nachfrage von weniger als 200 Fahrgästen pro Stunde und Richtung ausgegangen wird. Aufgrund der langen Reisezeiten mit einer Stadtbahn würde zudem keine deutlich schnellere Verbindung zwischen Uster und Effretikon erzielt, sodass die S-Bahn nicht wesentlich entlastet würde.

Zweckmässiger könnte eine Linienführung in Richtung der grössten Nachfrageströme sein. Wie die Analyse der Nachfrageströme gezeigt hat, weist die Beziehung von Volketswil Richtung Dübendorf(–Zürich) eine deutlich höhere Bedeutung auf als jene von Volketswil nach Uster und Effretikon (vgl. Kapitel B lit. c). Langfristig wäre daher am ehesten eine Stadtbahn auf der Achse Dübendorf–Volketswil (Überland-/Zürcherstrasse) prüfenswert. Voraussetzung dafür ist, dass eine Anbindung ans Stadtbahnnetz in Dübendorf erfolgen kann, wo die geplante Erweiterung der Stadtbahn Stettbach–Dietlikon am Nordrand des Innovationsparks Flugplatz Dübendorf vorbeiführt. Ebenso müsste eine starke Siedlungsentwicklung entlang der Überland-/Zürcherstrasse erfolgen, um ein ausreichendes Potenzial für eine Stadtbahn zu erlangen. Die Linienführung in Volketswil wäre noch zu erörtern. Die Siedlungsstruktur von Volketswil eignet sich dabei nicht optimal für die Erschliessung mit einer Stadtbahn, da die Schwerpunkte der Nachfrage (Volketswil Zentrum, Volketswil Industrie und Schwerzenbach Bahnhof) nicht mit einer direkten Linienführung verknüpft werden können. Dadurch kann nur ein Teil der Nachfrage abgedeckt werden oder es entstehen lange Umwegfahrten. Unabhängig von der gewählten Linienführung könnte das Busangebot höchstens punktuell verringert werden.

Kosten-Nutzen-Vergleich

Die Grössenordnung der Investitionskosten für die letztgenannte Stadtbahnvariante beträgt 200 Mio. bis 400 Mio. Franken. Diese Kosten sind im Vergleich zum erzielbaren Nutzen unter der absehbaren räumlichen Entwicklung des Korridors Überland-/Zürcherstrasse zu hoch. Es entstehen keine Reisezeitvorteile (im Vergleich zu einem Bus auf derselben Achse), und die Kapazität ist für die zu erwartende Nachfrage auch in diesem Korridor überdimensioniert. Erst mit einer starken Siedlungsentwicklung entlang des Korridors könnte das notwendige Potenzial für eine Stadtbahn erreicht werden.

D. Fazit

Eine wesentliche Verbesserung der öV-Erschliessung in den Räumen zwischen Volketswil und Effretikon sowie zwischen Volketswil und Uster ist gemäss den geltenden raumplanerischen Vorgaben nicht vorgesehen. Die Nachfrageströme aus Volketswil in Richtung Effretikon und Uster sowie zwischen Uster und Effretikon sind von untergeordneter Bedeutung. Die Nachfrage aus Volketswil ist insgesamt vorwiegend in Richtung Zürich und Dübendorf ausgerichtet.

Eine schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon würde folglich den raumplanerischen Vorgaben zuwiderlaufen und wäre nicht auf die wichtigsten Nachfrageströme ausgerichtet. Das schienengebundene System wäre entsprechend überdimensioniert und würde nur einen geringen Nutzen entfalten, was angesichts der hohen Kosten auch aus wirtschaftlicher Sicht nicht zweckmässig wäre. Dies gilt sowohl für eine Erschliessung per S-Bahn als auch für die Variante einer Stadtbahn.

Ein bestimmtes Potenzial für eine schienengebundene Erschliessung von Volketswil wird langfristig in einer Anbindung an die geplante Erschliessung des Flugplatzes Dübendorf mit einer Stadtbahn gesehen. Voraussetzung dafür ist allerdings eine massgebende Siedlungsentwicklung entlang der Überland-/Zürcherstrasse. Aufgrund der Anordnung der nachfragestarken Gebiete in Volketswil könnte eine Stadtbahn zudem auch in diesem Fall nur einen Teil der Nachfrage abdecken. Anders als beispielsweise im Limmattal könnte mit einer Stadtbahn in Volketswil nicht ein Siedlungsband erschlossen werden.

Für die Räume zwischen Volketswil und Effretikon bzw. Uster, die Gegenstand des vorliegenden Postulats sind, wird im Ergebnis eine Weiterentwicklung des bestehenden Busangebots als wesentlich zweckmässiger erachtet. Dabei soll namentlich geprüft werden, ob mit der Einrichtung von zusätzlichen Buskorridoren zwischen Volketswil und Dübendorf, Volketswil Industrie und Uster, Volketswil und Illnau oder Volketswil und Fehraltorf sowie zwischen Uster und Illnau der Modal-Split-Anteil des öV in der Region erhöht werden kann. Die VBG haben diesbezügliche Planungen aufgenommen, und allfällige Ergänzungen am Busangebot werden in Absprache mit den betroffenen Gemeinden in den kommenden Fahrplanverfahren geprüft.

E. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 35/2023 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Die Staatsschreiberin:
Martin Neukom	Kathrin Arioli