

Sitzung vom 29. November 2000

**1863. Postulat (Projektierung der Stadtbahn Glattal in Normalspur)**

Die Kantonsräte Erwin Kupper, Elgg, und Hans Jörg Fischer, Egg, haben am 4. September 2000 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, im Zusammenhang mit der Projektierung der Stadtbahn Glattal diese in Normalspur zu planen.

Begründung:

In einigen europäischen Städten sind die Stadtbahnen in Normalspur ausgelegt. Der Grund hiezu ist vor allem die Möglichkeit des Güterverkehrs auf diesen Linien. Da die Stadtbahn Glattal mehrere Industriegebiete tangiert, könnten Anschlussgeleise erstellt werden und der Güterverkehr über die Stadtbahn zu den SBB erfolgen. Ausserdem führt die Stadtbahn am Frachtzentrum des Flughafens vorbei, dadurch wäre der Weitertransport der Flugfracht über die Bahn in einfachster Weise möglich.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Erwin Kupper, Elgg, und Hans Jörg Fischer, Egg, wird wie folgt Stellung genommen:

Mit Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 19. Mai 1993 wurde für sich stark entwickelnde oder sich verändernde Siedlungsräume die Planung eines eigentrasseierten Verkehrsmittels mit der Funktion eines Mittelverteilers in Auftrag gegeben. Ein entsprechender Handlungsbedarf wurde insbesondere im Glattal prognostiziert, weshalb dort die Sicherung von neuen Bahntrassees Oerlikon–Flughafen und Stettbach–Flughafen vorangetrieben werden sollte. In der Folge wurde die Planung für die Stadtbahn Glattal an die Hand genommen, die Trasseesicherung ist durch die Festsetzung des kantonalen Richtplanes erfolgt (Beschluss des Kantonsrates vom 31. Mai 1995).

Das Anliegen, bei der Planung eines neuen Systems Synergieeffekte zu nutzen, ist berechtigt. Aus diesem Grund wurde in der ersten Stufe des Evaluationsverfahren auch der Bau einer normalspurigen Stadtbahn untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass die Synergieeffekte, die durch die Kompatibilität der Stadtbahn Glattal mit dem Tramnetz der Stadt Zürich entstehen, letztlich grösser sind als jene, die das Schienennetz der SBB realistischweise bieten könnte (S-Bahn und Gütertransporte). Die Gründe hierfür lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Erschliessung des mittleren Glattals mit einer normalspurigen Bahn wäre nur sinnvoll, wenn der Betrieb der Stadtbahn nicht isoliert auf die Streckenabschnitte Oerlikon–Flughafen und Oberhauserried–Stettbach beschränkt würde, sondern auf den SBB-Trassees Richtung Oberland, Winterthur, Zürich und Unterland weitergeführt würde. Damit könnten S-Bahnen aus verschiedenen Regionen das Glattal direkt bedienen und entsprechende Synergieeffekte erzielen. Dazu würden aber einerseits aufwendige Anschlüsse, andererseits wesentliche punktuelle Ausbauten auf mehreren Bahnstrecken notwendig. Denn das Bahnnetz, das neben dem S-Bahn-Verkehr auch dem Fern- und dem Güterverkehr dient, ist heute schon auf verschiedenen Strecken stark ausgelastet. Es könnte ohne solche Ausbauten und Anschlussbauwerke die zusätzlichen Aufgaben nicht übernehmen. Und selbst wenn diese Ausbauten verwirklicht würden, wäre es äusserst fraglich, ob das Stammnetz der S-Bahn die zusätzlichen Züge betrieblich überhaupt verkraften könnte. Zudem wären die Neubautrassees im Glattal auf die Bedürfnisse einer Vollbahn auszurichten und mit entsprechenden Haltestellen auszurüsten (Katzenbach, Auzelg). Eine solche Lösung wäre überdies nicht mischflächenverträglich, d.h., der Strassenraum könnte aus verschiedenen Gründen von den übrigen am Verkehr Teilnehmenden wie Fussgängerinnen und Fussgängern, Velofahrerinnen und -fahrern sowie vom motorisierten Individualverkehr nicht mit benutzt werden, was angesichts der knappen Platzverhältnisse in dicht besiedelten Gebieten ein Nachteil ist.

Um mit kurzen Reisezeiten attraktiv zu bleiben, muss die Zürcher S-Bahn auch in Zukunft ihre Funktion als Grobverteiler beibehalten. Deshalb kann sie die im Glattal zu erwartenden

starken Verkehrsströme nicht direkt bis zu den Arbeitsorten führen. Eine S-Bahn lässt daher eine vergleichbare Erschliessungstiefe, wie dies mit einer Stadtbahn auf Meterspur möglich ist, nicht zu. Die Feinerschliessung von Gebieten, die weiter als 750 Meter von den Bahnhöfen weg liegen, müsste weiterhin durch Busse gewährleistet werden. Die zu erwartenden starken Verkehrsströme sind auch aus diesem Grund nicht von einer S-Bahn, sondern von einem leistungsfähigen Mittelverteiler aufzunehmen und zu verteilen. Die Synergieeffekte mit der S-Bahn entstehen dabei nicht durch die Angleichung der Schieneninfrastruktur auf Normalspur, sondern durch attraktive Umsteigemöglichkeiten.

Die Stadtbahn Glattal soll die Arbeitsplatzgebiete im mittleren Glattal möglichst attraktiv erschliessen, wofür eine optimale Vernetzung mit dem Fernverkehr, der S-Bahn wie auch Tram und Bus ebenso wichtig ist wie ein Betriebskonzept, das die Fahrgäste auf der bestehenden Infrastruktur rasch, sicher, zuverlässig und bequem an den Zielort bringt. Gemäss gegenwärtiger Planung ist eine Betriebszeit von 05.30 bis 00.30 Uhr mit einem Grundtakt von zehn Minuten je Linie zur Hauptverkehrszeit vorgesehen. Durch die Überlagerung von jeweils zwei Linien bedeutet dies eine Zugfolgezeit von fünf Minuten je Richtung, in den Normal- und Randverkehrszeiten verringert sich diese Zugsdichte nur unwesentlich. Somit ist aus betrieblichen Gründen eine Trasseebenutzung durch Gütertransporte während der Betriebszeit der Stadtbahn ausgeschlossen. Deshalb wäre insbesondere auch die vorgeschlagene Erschliessung des Flughafens wenig sinnvoll, denn Luftfracht fällt zu einem grossen Teil tagsüber an und ist überdies sehr zeitkritisch, d.h., die Zustellung verträgt keinen Aufschub.

Die Meterspur ermöglicht dagegen den direkten Anschluss an das Tramnetz der Stadt Zürich und bietet dadurch entsprechende Synergiemöglichkeiten, umso mehr als der Mittelverteiler von seiner Funktion her dem System des Feinverteilers näher steht als dem des Grobverteilers.

Auf Grund dieser Überlegungen wurde die Variante mit einer Stadtbahn auf Normalspur nicht mehr weiterverfolgt. In vertiefenden Studien zur Systemevaluation wurde weiter festgestellt, dass eine Stadtbahn auf Meterspur die zweckmässigste und wirtschaftlichste Lösung darstellt, um die bestehenden und die neuen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete zu erschliessen. Sie ist ausserdem mischflächenverträglich. Diese Lösung hat mit Beschluss des Kantonsrates vom 22. September 1997 auch Eingang in den kantonalen Richtplan gefunden, der erwähnt, dass als künftiges Verkehrssystem eine mischflächenverträgliche, meterspurige Stadtbahn dienen soll.

Synergien mit der Güterverkehrserschliessung bestehen mit einer Stadtbahn in Meterspur nicht. Für den Güterverkehr bieten sich jedoch sinnvolle Anschlussmöglichkeiten an das Bahnnetz in den Bahnhöfen Kloten, Glattbrugg und Wallisellen oder – im kombinierten Verkehr – bei den Güterumschlaganlagen in Niederglatt und Embrach.

Ein erneutes Aufrollen des Systementscheides würde die Einführung der Stadtbahn und den damit verbundenen Nutzen für die Bevölkerung um Jahre verzögern.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**