

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 338/2016

Sitzung vom 21. Dezember 2016

1245. Anfrage (Ausbau Bahnhof Stadelhofen)

Die Kantonsräte Christian Schucan, Uetikon a. S., Alex Gantner, Maur, und Peter Vollenweider, Stäfa, haben am 24. Oktober 2016 folgende Anfrage eingereicht:

In der Weisung des Regierungsrates zur kantonalen Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» vom 13. März 2013 bestätigte der Regierungsrat die Notwendigkeit des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen um ein viertes Gleis und die Erweiterung der Verbindung nach Zürich Tiefenbrunnen auf Doppelspur (Objekt 9 mit mittelfristigem Realisierungshorizont im Kapitel 4.3 Öffentlicher Verkehr des Kantonalen Richtplans, Stand 29. April 2015). Für die Finanzierung dieser Vorhaben verwies er auf den Bund beziehungsweise auf die FABI-Vorlage.

Mit dem Ja zu FABI in der Volksabstimmung vom 14. Februar 2014 wurde auch der Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur angenommen. Er sieht unter anderen Projektierungskredite für Kapazitätsausbauten auf der Strecke Zürich–Winterthur (Brüttenertunnel, Stadelhofen) vor. Zudem wird der Bundesrat verpflichtet, bis 2018 der Bundesversammlung eine Botschaft für den Ausbauschnitt 2030 zu unterbreiten. Dieser soll auch Massnahmen für den Kapazitätsausbau Zürich–Winterthur enthalten.

Gemäss aktuellsten Medienberichten schätzt das Bundesamt für Verkehr zwar den Brüttenertunnel als prioritär ein. Der Bahnhof Stadelhofen figuriert jedoch vorläufig erst in zweiter Priorität und steht in Konkurrenz zu mehreren anderen Projekten. Zudem ist der durchgehende schrittweise Ausbau auf Doppelspur am rechten Zürichseeufer im Projekt nicht enthalten, obwohl eine gleichzeitig zu realisierende Verdichtung viel Sinn machen würde.

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

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Lage beim Bahnhof Stadelhofen heute? Welche Strecken sind auch nach der Eröffnung der Durchmesserlinie immer noch überlastet?
2. Mit welchen weiteren Entlastungen beim Bahnhof Stadelhofen kann bei künftigen Fahrplanwechseln und der Fertigstellung der 4. Teilergänzung gerechnet werden?

3. Welche Störungen mit Ursprung am Bahnhof Stadelhofen wurden in den letzten fünf Jahren verzeichnet (bitte um tabellarische Aufstellung betreffend Datum, Uhrzeit, Dauer, Art der Störung, Anzahl betroffene Passagiere)? Mit welchen Massnahmen können Störungen künftig vermieden bzw. vermindert werden?
4. Ist das Zürcher Bahnnetz in der Lage, den vom Statistischen Amt des Kantons Zürich prognostizierten Bevölkerungszuwachs bis 2030 bzw. 2040 aufzufangen? Wo und wie werden diese Kapazitäten bereitgestellt?
5. Der Bund hat die finanziellen Mittel für die Planungsarbeiten zum Bahnhof Stadelhofen in den ersten Ausbauschnitt bis 2025 aufgenommen. Ist seitens des Bundes auch sichergestellt, dass der tatsächliche Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen fester Bestandteil der Botschaft für den Ausbauschnitt 2030 ist? Was unternimmt der Regierungsrat, damit dies der Fall sein wird?
6. Seit dem Bundesbeschluss sind 3 Jahre vergangen. Wurden die Planungsarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen (inkl. Ausbau auf Doppelspur bis zum Bahnhof Tiefenbrunnen) gestartet? Wie weit sind sie fortgeschritten und wann sollten sie abgeschlossen sein? Wann ist mit einer Baubewilligung und dem Start der Bauarbeiten zu rechnen? Wie hoch war der Kredit und wie viel ist davon bereits beansprucht worden? Wann wird die Bevölkerung und die Stadt Zürich als Standortgemeinde umfassend informiert?
7. Ist sichergestellt, dass das Wendegleis in Herrliberg rechtzeitig realisiert werden kann, damit in den Hauptverkehrszeiten ab Fahrplanwechsel Dezember 2018 der geplante 1/4-Stunden-Takt eingeführt werden kann? Wenn nein, wo liegen die Probleme?
8. Was plant der Regierungsrat in die Wege zu leiten, um den schrittweisen durchgehenden Doppelspurausbau am rechten Zürichseeufer zu realisieren und mit welchem zeitlichen Horizont soll dies erfolgen? Wird diese Investition ebenfalls über den Bahninfrastrukturfonds finanziert oder muss der Kanton über den Verkehrsfonds für die Finanzierung aufkommen? Was können der Regierungsrat bzw. der Kantonsrat dazu beitragen, damit eine (allenfalls etappierte) Realisierung beschleunigt werden kann?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Schucan, Uetikon a. S., Alex Gantner, Maur, und Peter Vollenweider, Stäfa, wird wie folgt beantwortet:

Der Bahnhof Stadelhofen ist mit einer Frequenz von rund 81 000 Fahr­gästen pro Tag (durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteigende der Bahn pro Werktag 2014) der achtgrösste Bahnhof der Schweiz. Damit ist der Bahnhof Stadelhofen stärker frequentiert als beispielsweise die Bahnhöfe Genf, St. Gallen oder Zürich Flughafen. Entscheidend ist die Tatsache, dass im Bahnhof Stadelhofen nur drei Gleise zur Verfügung stehen und zudem die Abzweigung ans rechte Zürichseeufer nicht kreuzungsfrei erfolgt; entsprechend dicht und unflexibel ist der Fahrplan. Dieser Umstand hat zur Folge, dass der Bahnhof Stadelhofen zum eigentlichen Nadelöhr im Netz der S-Bahn wird und bei Betriebsstörungen besonders anfällig ist. Einschränkungen im Bahnhof Stadelhofen wirken sich daher jeweils negativ auf grosse Teile des Bahnnetzes aus.

Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise ist ein langjähri­ges Anliegen des Kantons Zürich. Die sehr hohe Streckenauslastung und die Störungsempfindlichkeit rechtfertigen bereits heute einen Ausbau. Im Kontext der weiterhin starken Wachstumsraten wird dieser umso dringen­der. Die geringere Priorität in aktuellen Medienberichten gründet wohl in neu definierten Grenzwerten des Bundes für überlastete Züge, bei denen die Probleme des Bahnhofs Stadelhofen nicht zutage treten.

Zu Frage 1:

Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie und der Umsetzung der 4. Teilergänzungen der S-Bahn wurde und wird in mehreren Korridoren ein Angebotsausbau umgesetzt. Es handelt sich um die grösste Angebots­erweiterung seit der Inbetriebnahme der S-Bahn 1990. Trotzdem bleiben vor allem in den beiden Korridoren Zürich–Stadelhofen–Winterthur und Zürich–Stadelhofen–Uster–Wetzikon Engpässe bestehen. Zudem zeich­nen sich bereits heute neue Kapazitätsengpässe im Netz der S-Bahn ab. Die meisten davon betreffen ebenfalls Linien, die über den Bahnhof Stadelhofen verkehren.

Zu Frage 2:

Mit der integralen Führung der S11 ab Dezember 2018 und der Ein­führung der S20 am rechten Zürichseeufer (Stäfa–Stadelhofen–Zürich Hardbrücke) im Sommer 2019 erreicht der dreigleisige Bahnhof Stadelhofen seine absolute Leistungsgrenze. Längere oder zusätzliche Züge haben keinen Platz mehr und schon kleine Verspätungen werden negative Auswirkungen auf die Stabilität des Bahnnetzes haben.

Zu Frage 3:

Gemäss Auskunft der SBB wurden in den letzten fünf Jahren 867 Störungen mit Ursprung im Bahnhof Stadelhofen registriert. Diese lassen sich in 40 verschiedene Ursachen einteilen. Hauptursache sind Störungen am Rollmaterial (Triebfahrzeug- und Wagenstörungen), Störungen an der Anlage (z. B. Sicherungsanlage) sowie Personenunfälle. 2013 führte ein Kabelbrand im Hirschengrabentunnel zu grossen Verspätungen. In der ausgewerteten Zeitperiode verursachte eine Störung im Durchschnitt 87 Verspätungsminuten. Diese verteilen sich auf sämtliche Züge, die über den Bahnhof Stadelhofen verkehren. Die Situation im Bahnhof Stadelhofen wird zudem durch die engen Platzverhältnisse, die sehr hohen Frequenzen (Ein- und Aussteigende) sowie die überlasteten Züge verschärft. Die SBB haben zur Vermeidung oder Verminderung der Störungen zahlreiche Massnahmenprogramme eingeleitet. Über die Anzahl der betroffenen Reisenden können die SBB keine Aussage machen. Ein voller Zug in den Hauptverkehrszeiten nimmt aber bis zu 1100 Reisende auf.

Allen Störungen mit Ursprung am Bahnhof Stadelhofen gemein ist, dass sie im Vergleich zu Störungen an anderen Stellen ungleich grössere Auswirkungen auf das umgebende Netz und damit auf zahlreiche Züge haben. Grund dafür ist der sehr dichte Fahrplan (zurzeit 20 Züge pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit, künftig 22 Züge) im Zusammenspiel mit fehlenden Ausweichmöglichkeiten.

Die Auswirkungen von Störungen, die ortsunabhängig überall auftreten können (z. B. Fahrzeugstörungen, Störungen an der Anlage), würden mit einem vierten Gleis im Bahnhof Stadelhofen dank der Ausweichmöglichkeit auf ein zusätzliches Gleis und der neu kreuzungsfreien Abzweigung nach Tiefenbrunnen deutlich kleiner. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit breiteren Perrons würde den Personenfluss verbessern, was sich wiederum positiv auf den Fahrgastwechsel und damit auf die Fahrplanstabilität auswirken würde.

Zu Frage 4:

Im Rahmen der Arbeiten von S-Bahn 2G wurde ein Konzept entwickelt, das langfristig von einer Verdoppelung der Nachfrage ausgeht. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass die Zürcher S-Bahn langfristig eine Verdoppelung der Nachfrage aufnehmen kann, vorausgesetzt, dass die Angebots- und Infrastrukturausbauten entsprechend gezielt vorangetrieben werden.

Für den Horizont 2030 wurde auf der Grundlage einer vertieften Bedarfsanalyse ein erster Umsetzungsschritt von S-Bahn 2G ausgearbeitet («S-Bahn 2G Ausbauschnitt 2030»). Dabei wurden einerseits die Wachstumsprognosen für diesen Horizont, andererseits die vorhandenen Kapazitäten berücksichtigt. Die daraus entstandene Bedarfsanalyse zeigt, dass der grösste Ausbaubedarf in den beiden Korridoren Zürich–Stadelhofen–Uster–Wetzikon und Zürich–Stadelhofen–Winterthur besteht. Für die Behebung dieser Engpässe sind bis 2030 die beiden Schlüsselausbauten Brüttenertunnel und Bahnhof Stadelhofen zwingend erforderlich. Ohne den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sind keine weiteren Verdichtungen des Fahrplans möglich. Die Folge wären noch mehr überlastete Züge und noch höhere Auslastung der einzelnen Züge. Die deshalb viel längeren Haltezeiten würden den Betrieb der S-Bahn weiträumig destabilisieren.

Zu Fragen 5 und 6:

Mit dem Beschluss zu STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) Ausbauschnitt 2025 hat der Bund Planungsmittel für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen bewilligt. Aufgrund dieses Beschlusses nahmen die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) die Planungen auf. Die Objektstudie steht kurz vor Abschluss, das Vorprojekt kann voraussichtlich 2017 gestartet werden.

Für die bauliche Umsetzung ist jedoch die Aufnahme in STEP Ausbauschnitt 2030 zwingend erforderlich. Gegenwärtig bereitet der Bund zwei Varianten des Ausbauschnitts 2030 im Umfang von 7 Mrd. und 12 Mrd. Franken vor. Aufgrund der heute bekannten Informationen wäre in der kleineren Variante der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen überhaupt nicht enthalten. Dies ist auf die vom Bund vorgenommene neue Definition der Grenzwerte für überlastete Züge zurückzuführen, die zur Folge hat, dass der Bahnhof Stadelhofen auf Bundesebene mit geringerer Priorität eingestuft wurde. In der grösseren Variante steht die Aufnahme des Bahnhofs Stadelhofen wegen dieser tieferen Einstufung der Priorität zudem in grosser Konkurrenz zu anderen Ausbauten. Die Aufnahme des Bahnhofs Stadelhofen in den Ausbauschnitt 2030 ist somit heute keineswegs sichergestellt, sondern sogar gefährdet.

Die vom Bund definierten neuen Grenzwerte für überlastete Züge liegen deutlich über den heutigen Grenzwerten und beruhen auf einem wesentlich höheren Stehplatzanteil. Eine Zugskomposition muss demnach wesentlich mehr Fahrgäste aufnehmen als heute, was bei den 2030 noch Jahrzehnte lang im Einsatz stehenden Doppelstockfahrzeugen zu längeren Fahrgastwechselzeiten und damit überlangen Haltezeiten führt. Damit werden die Probleme für einen Bahnhof wie Stadelhofen nicht

gelöst, sondern noch verschärft. Die Folge ist eine zunehmende Destabilisierung des Netzes. Für die Beurteilung der Überlast allgemein und insbesondere der Priorität des Bahnhofs Stadelhofen sind die neuen Grenzwerte daher nicht geeignet.

Der Bundesrat wird dem Parlament die Botschaft im Jahr 2018 unterbereiten. Ein Entscheid ist 2019 zu erwarten. Ein klares Bekenntnis des Bundes zum Bahnhof Stadelhofen als höchste Priorität im Ausbauschnitt 2030 ist dringend erforderlich. Der Regierungsrat setzt sich darum beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und beim BAV mit allen Mitteln dafür ein, dass die absolut dringlichen Infrastrukturausbauten wie der Brüttenertunnel und der Bahnhof Stadelhofen auch im STEP Ausbauschnitt 2030 enthalten sein werden. Der Kanton Zürich erwartet zudem, dass die umfangreichen und fundierten Arbeiten von S-Bahn 2G zur Behebung der erwarteten Kapazitätsengpässe in den STEP-Planungen berücksichtigt werden.

Zu Frage 7:

Das Bundesgericht hat mit Urteil 1C_162/2015 vom 15. Juli 2016 die Beschwerden der beiden Anwohnergruppen abgewiesen. Somit kann das Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen, wie in den 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn geplant, gebaut werden. Die S20 wird ab dem 10. Juni 2019 in den Hauptverkehrszeiten verkehren und die S7 entlasten. Es handelt sich dabei um den frühestmöglichen Zeitpunkt der Inbetriebnahme. Der Angebotsausbau am rechten Zürichseeufer wird Bestandteil des ZVV-Fahrplanverfahrens 2018–2019. Der Baubeginn wird im August 2017 erfolgen.

Zu Frage 8:

Um den angestrebten Angebotsausbau am rechten Zürichseeufer im Horizont 2030 umsetzen zu können, sind zusätzlich zum Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen die Doppelspur Herrliberg-Feldmeilen–Meilen sowie Ausbauten im Bahnhof Männedorf erforderlich. Das Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen stellt einen ersten Teil der künftigen Doppelspur dar. Dank dieser Infrastrukturausbauten wird die S7 ganztags in einem genauen Viertelstundentakt bis Stäfa verkehren. Ausserdem wird die Weiterführung der S16 bis Meilen möglich. Der angestrebte Angebotsausbau am rechten Zürichseeufer kann demnach mit einzelnen Doppelspurausbauten erreicht werden, eine durchgängige Doppelspur ist nicht erforderlich.

Dieser Angebots- und Infrastrukturausbau ist Bestandteil von S-Bahn 2G Ausbauschnitt 2030 und soll ebenfalls mit dem Ausbauschnitt 2030 von STEP umgesetzt werden. Die Finanzierung hat entsprechend durch den Bahninfrastrukturfonds zu erfolgen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi