

Antrag des Regierungsrates vom 5. März 2003

4055

**A. Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Rahmenkredites
für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-
und SZU-Anlagen (3. Teilergänzungen S-Bahn)**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 5. März 2003,

beschliesst:

I. Für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages an die SBB AG für den Ausbau der SBB-Strecken im Zürcher Oberland, im Knonaueramt und im Furttal sowie an die Erstellung der Haltestelle Hegi in Winterthur wird zu Lasten des Verkehrsfonds ein Rahmenkredit von Fr. 74 200 000 (einschliesslich MWSt) bewilligt.

II. Für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages an die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU für den Doppelspurausbau der SZU-Strecke im Bereich Zürich Giesshübel-Saalsporthalle und für den Ausbau der Haltestelle Saalsporthalle mit zwei Aussenperrons wird zu Lasten des Verkehrsfonds ein Bruttokredit von Fr. 21 600 000 (einschliesslich MWSt) bewilligt.

III. Die Kredite erhöhen oder ermässigen sich um die Kosten, die durch eine allfällige Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Kostenberechnung (Preisstand Dezember 2002) und der Bauausführung entstehen.

IV. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Teilkredite für die einzelnen Objekte gemäss Ziffern I und II zu bewilligen.

V. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

VI. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VII. Mitteilung an den Regierungsrat.

**B. Beschluss des Kantonsrates
über die Erledigung von parlamentarischen
Vorstössen**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 5. März 2003,

beschliesst:

I. Die Postulate KR-Nrn. 212/2001, 246/2001 und 382/2001 werden als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

1. Ausgangslage

1.1 Auftrag

Gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 14. Mai 2001 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr stehen für die Fahrplanperioden bis Ende 2006 bei der S-Bahn nachfrageorientierte Fahrplanverdichtungen, neue Direktverbindungen, zusätzliche beschleunigte S-Bahn-Linien und gute Anschlüsse an den Fernverkehr im Vordergrund. Der ZVV wurde beauftragt, auf den Fahrplanwechsel 2006 einen grösseren Ausbauschritt in Betrieb zu nehmen und zu diesem Zweck 3. Teilergänzungen der Bahninfrastruktur zu planen. Die entsprechenden Kreditvorlagen sind dem Kantonsrat zur Entscheidung vorzulegen.

1.2 Heutiges Angebot

Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn Zürich im Jahr 1990 sind mehr als zwölf Jahre vergangen. In dieser Zeit hat sich die Nachfrage sehr positiv entwickelt. Um verlässliche Zahlen zum Verhältnis von Kapazität und Auslastung zu erhalten, werden die Fahrgastfrequenzen jeweils auf den meistbelasteten Streckenabschnitten gemessen (so genannter «Querschnitt»). Diese Abschnitte liegen in der Regel an der Stadtgrenze. Auf den S-Bahn-Korridoren ist für den Zeitraum von 1989 bis 2002 eine Zunahme von 159 000 auf 290 000 Reisende pro Werktag, d. h. von 82%, zu verzeichnen (gemessen an der Stadtgrenze Zürich). Das erfreuliche Wachstum ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen:

- das S-Bahn-Angebot wurde 1990 systematisiert und bietet regelmässige Taktintervalle und Durchmesserlinien (umsteigefreie Direktverbindungen) an,
- verschiedene Stadtgebiete in Zürich sind aus dem Zürcher Oberland, dem Glattal und von Winterthur dank des Neubaus des Zürichbergtunnels direkt erreichbar,
- dank der hohen Qualität des öffentlichen Verkehrs wird ein wesentlicher Teil des allgemeinen Verkehrswachstums mit der S-Bahn abgewickelt.

Auf Grund des grossen Erfolges stossen verschiedene S-Bahn-Linien an ihre Kapazitätsgrenzen, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verringert. Zudem werden viele Reisende durch fehlende Durchmesserlinien in Winterthur und fehlende Direktverbindungen zwischen Wohnregionen und wichtigen Arbeitsplatzgebieten zum Umsteigen gezwungen.

1.3 Nachfrageentwicklung

Das Amt für Verkehr hat für den Wirtschaftsraum Zürich im Jahr 1999 eine umfassende Prognose zum Verkehrswachstum entwickelt. Basis bilden in erster Linie die Strukturdaten der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.

Von 1995 bis 2025 wird mit einer Bevölkerungszunahme von 9% gerechnet. Ein überproportionales Wachstum wird vor allem im Zürcher Oberland, im Glattal, im Knonaueramt sowie in den peripheren Gebieten des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich erwartet, die zum Teil in den Nachbarkantonen liegen. An den beiden Seeufern sowie in der Stadt Zürich wird eine stagnierende Bevölkerungszahl prognostiziert. Die Zahl der Arbeitsplätze wird im selben Zeitraum mit 21%

stärker wachsen als die Bevölkerung, d. h., der Wirtschaftsraum Zürich wird noch grösseres Gewicht erhalten. Starke Zunahmen der Beschäftigung sind insbesondere in der Stadt Zürich, im Limmattal, im Glattal und in Winterthur zu erwarten.

Auf Grund dieser Prognosen wird allein für den Binnenverkehr im Wirtschaftsraum Zürich von einer Wachstumsrate bis 2025 von 17 bis 21% ausgegangen. Um dieses Wachstum bewältigen zu können, sieht die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich vor, dass der Kanton Zürich die Verkehrsträger auf Grund ihrer besonderen Stärken weiterentwickelt. Er verfolgt dabei das Ziel, dass mindestens die Hälfte des künftigen Verkehrszuwachses, der nicht dem Langsamverkehr zuzurechnen ist, vom öffentlichen Verkehr übernommen wird (Vorlage 3936; KR-Nr. 146/1998). Das dürfte auch zu einer weniger schwer wiegenden Zuspitzung der Lage auf dem teilweise überlasteten Strassennetz führen.

Die konjunkturell bedingte Verminderung der Zahl der Arbeitsplätze in den vergangenen rund zwölf Monaten führte nicht zu einer Stagnation oder gar zu einem Rückgang der Nachfrage auf den S-Bahn-Linien. So nahm die teilweise prekäre Situation betreffend knappem Sitzplatzangebot auf verschiedenen S-Bahn-Linien weiter zu. Bei der nächsten konjunkturellen Erholung und entsprechender Zunahme der Pendlerzahlen wird sich die Lage weiter verschärfen.

1.4 Infrastruktur

Mit dem Bau der 2. Teilergänzungen der S-Bahn entwickelten die SBB AG und der ZVV die S-Bahn in den Neunzigerjahren gezielt weiter. Die dadurch ermöglichten Taktverdichtungen und neuen S-Bahn-Linien im Limmattal, Furttal, Tösstal sowie am rechten Ufer und zum Flughafen haben massgeblich zum Erfolg der letzten Jahre beigetragen. Mit den 2. Teilergänzungen konnte aber nicht die ganze Entwicklung aufgefangen werden. Verschiedene Strecken und Bahnhöfe der SBB sowie der Sihltalbahn sind mit dem heutigen S-Bahn-Betrieb in den Hauptverkehrszeiten bis an ihre Kapazitätsgrenze ausgelastet. Das ist umso schwerwiegender, als die heutige Situation und die zu erwartende Marktentwicklung zusätzliche Leistungen erfordern. Wegen der über weite Strecken einspurigen Infrastruktur im S-Bahn-Netz sowie ihrer hohen Auslastung können die notwendigen Zusatzleistungen aber meist nur noch mit Hilfe von gezielten Ausbauten sichergestellt werden.

Auch das Ziel, möglichst viele Wohngebiete direkt mit Arbeitsplatzgebieten zu verbinden, wurde mit den Neubaustrecken Zürich HB Museumstrasse–Stadelhofen–Dübendorf/Dietlikon im Jahre 1990 erst teilweise erreicht. Noch fehlen in Zürich und vor allem in Winterthur einige Durchmesserlinien. Viele Reisende müssen deshalb täglich öfters umsteigen, um ans Reiseziel zu gelangen. Mit den zu erwartenden wachsenden Verkehrsströmen aus den Wohnregionen an der Peripherie des Kantons Zürich und aus den Nachbarkantonen wird diese Problematik weiter akzentuiert.

Im Dezember 2004 wird auf nationaler Ebene die 1. Etappe des Ausbauprojektes Bahn 2000 vollumfänglich ausgeführt sein. Vor allem im Bereich des Knotens Zürich wurden und werden neue Infrastrukturobjekte in Betrieb genommen:

- Zusätzliche Gleisanlagen zwischen Zürich Altstetten und Zürich HB (Stüdeinfahrt),
- Zimmerbergtunnel 1. Teil, Zürich HB–Lochergut–Thalwil,
- Provisorium S-Bahnhof Sihlpost.

Damit ergeben sich insbesondere für die Strecke entlang dem linken Zürichseeufer Möglichkeiten für den Angebotsausbau auf der S-Bahn.

1.5 Rollmaterial

Die Flotte der Doppelstockzüge für die S-Bahn Zürich besteht aus 115 Kompositionen und bildet das Rückgrat des Kernnetzes der S-Bahn. Bereits heute können die Hauptlinien nicht mehr ausschliesslich mit diesen Kompositionen betrieben werden. Auf zwei Linien kommen deshalb ältere, einstöckige Fahrzeuge zum Einsatz.

Auf Grund der steigenden Nachfrage und wegen ihres hohen Alters sind diese einstöckigen Fahrzeuge durch neue Doppelstockkompositionen zu ersetzen. Ausserdem werden für die geplanten Angebotsausbauten im Zusammenhang mit den 3. Teilergänzungen der S-Bahn zusätzliche Kompositionen benötigt, sodass von einem Gesamtbedarf von mindestens 39 Kompositionen auszugehen ist. Zur Abdeckung des später zu erwartenden Verkehrszuwachses könnte die Bestellung um weitere Fahrzeuge erweitert werden. Die Rollmaterialbeschaffung obliegt der SBB AG, dem Kanton Zürich (ZVV) ist ein Mitspracherecht eingeräumt.

1.6 Angebotsziele der S-Bahn im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption

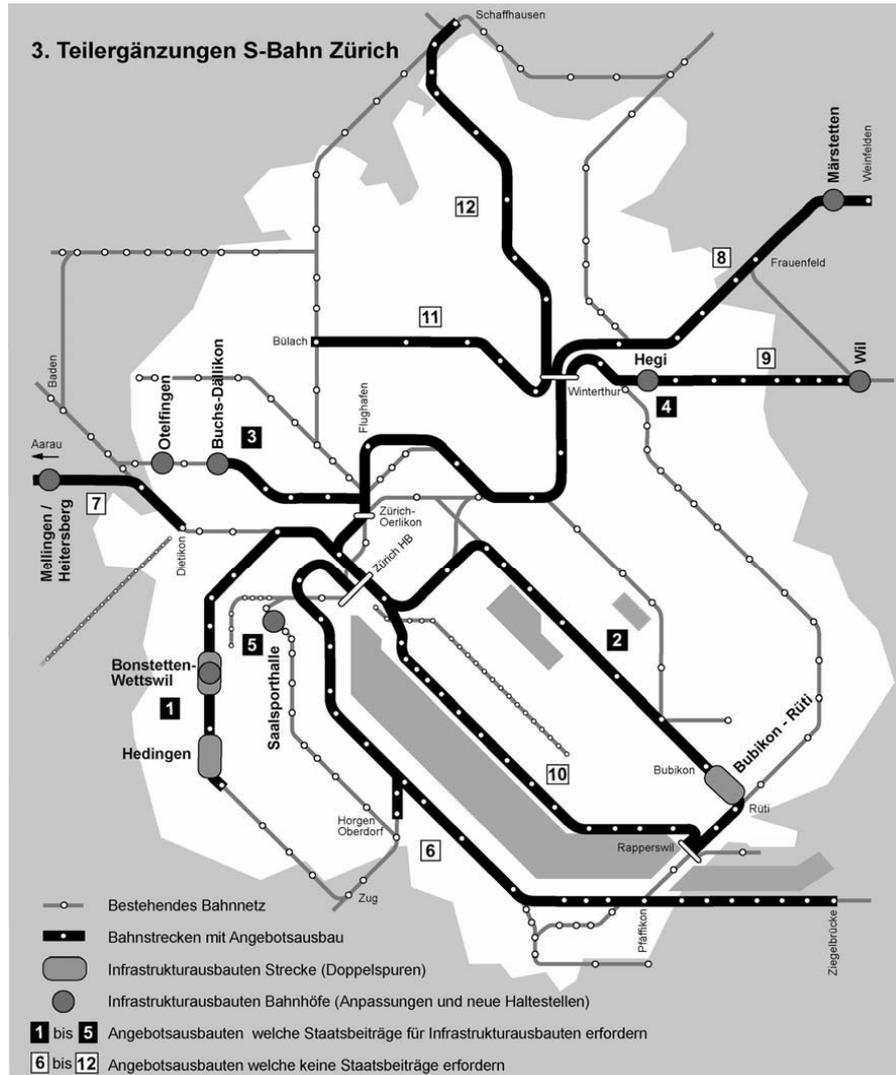
Im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption (vgl. Vorlage 3936) stärkt der Kanton Zürich gezielt die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs. Er fördert die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs dort, wo dieser grosse Chancen gegenüber dem Individualverkehr und dem Luftverkehr hat: in grossen Verkehrsströmen und bei der Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten sowie im Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen den europäischen Metropolen.

Die S-Bahn verbindet die Siedlungsschwerpunkte innerhalb des Wirtschaftsraums Zürich und übernimmt in diesen grossen Verkehrsströmen gewichtige Verkehrsanteile. Die starke Position der S-Bahn ist für die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems von zentraler Bedeutung. Die Vision des ZVV zur langfristigen Entwicklung der S-Bahn (S-Bahn-Vision vom Oktober 2000) setzt, im Sinne der Gesamtverkehrskonzeption, konsequent auf die Wettbewerbsvorteile der S-Bahn im Verbund mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie beruht auf der Leitidee von kurzen Reisezeiten für alle Bewohnerinnen und Bewohner des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich. Diese Leitidee wird durch drei Gestaltungselemente umgesetzt:

- Viertelstundentakt für grosse Gemeinden sowie alle Gemeinden im Nahbereich der Stadt Zürich,
- Direktverbindungen zwischen allen grossen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten,
- beschleunigte Verbindungen von den Gemeinden im Umland des Kantons Zürich und den angrenzenden Nachbarkantonen in die Zentren.

Mit dem eingangs erwähnten Beschluss des Kantonsrates vom 14. Mai 2001 wurden diese Stossrichtungen bestätigt.

2. Überblick über die Angebotsentwicklungen und Infrastrukturausbauten



<i>Angebotsentwicklungen</i>	<i>Infrastrukturausbauten Mitfinanzierung Kanton Zürich</i>
1 S15: halbstündlich bis Affoltern am Albis	Bahnhofausbau Bonstetten-Wettswil, Doppelspur bei Bonstetten-Wettswil und Hedingen
2 S15: halbstündlich bis Rapperswil	Doppelspur Bubikon-Rüti, Blockstellen
3 S6: halbstündlich bis Buchs-Dällikon	Bahnhofausbauten Buchs-Dällikon und Otelfingen
4 S35: halbstündlich	Neue Haltestelle Winterthur Hegi
5 S4: unverändert	Doppelspur Zürich Giesshübel-Saalsporthalle, Perronanpassung
<i>Angebotsentwicklungen</i>	<i>Infrastrukturausbauten ohne Mitfinanzierung Kanton Zürich oder keine Ausbauten notwendig</i>
6 Linkes Seeufer: – S14: halbstündlich bis Horgen Oberdorf – S1: nur Zug-Thalwil, in Hauptverkehrszeit bis Zürich – S2: halbstündlich	Anpassung Stellwerk in Horgen Oberdorf, Verstärkung Stromversorgung
7 Limmattal/Kt. AG: S3: stündlich bis Aarau	Neue Haltestelle Mellingen Heitersberg, Spurwechsel, Perronanpassungen
8 Winterthur–Weinfelden: S8: stündlich	Märstetten: Perronanpassung, Blockstelle
9 Winterthur–Wil SG: S35: halbstündlich	Blockstellen, Wil: Perronausbau, diverse Perronanpassungen
10 Rechtes Seeufer: Systematisierung	keine Ausbauten
11 Winterthur–Bülach: S41: halbstündlich	keine Ausbauten
12 S16: Flughafen–Schaffhausen: S33: halbstündlich	Ausbauten genehmigt: Bahnhöfe Dachsen, Andelfingen, Henggart, Hettlingen, Doppelspur Hettlingen–Henggart

3. Angebotsausbauten bei der S-Bahn, die Staatsbeiträge für Infrastrukturausbauten erfordern

Nachfolgend werden diejenigen Angebotsausbauten der 3. Teilergänzungen der S-Bahn aufgezeigt, die einen Aus- oder Neubau von Bahnanlagen notwendig machen und für welche Staatsbeiträge des Kantons Zürich erforderlich sind.

Die erwarteten zusätzlichen Betriebsbeiträge, die auch die Kosten für das Rollmaterial einschliessen, werden ebenfalls aufgeführt, sind aber nicht Bestandteil dieser Vorlage. Sie werden über den Rahmenkredit des ZVV zweijährlich budgetiert und dem Kantonsrat zum Beschluss unterbreitet. Über die Details der Angebotsausbauten und deren Einführungszeitpunkt entscheidet der Verkehrsrat im Rahmen des zweijährlichen kantonalen Fahrplanverfahrens.

3.1 Korridor Knonaueramt

Die Zahl der Fahrgäste aus dem Knonaueramt hat seit 1989 um 60% zugenommen (gemessen im Querschnitt zwischen Urdorf und Zürich Altstetten). Auf der im Wesentlichen einspurigen Strecke kann heute lediglich ein Halbstundentakt angeboten werden (S9). Die dreiteiligen S-Bahn-Züge sind in den Hauptverkehrszeiten bis zum letzten Platz besetzt. Um diesen Kapazitätsengpass zu beheben, soll eine zweite, halbstündlich verkehrende S-Bahn-Linie bis Affoltern am Albis geführt werden (neue S15). Der Regierungsrat hat 2001 den Viertelstundentakt für das Knonaueramt als Bestandteil des Konzepts «Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung von Zürich» festgelegt, mit dem Ziel, die Marktposition der S-Bahn im Knonaueramt vor der Eröffnung der Westumfahrung substanziell zu stärken. Auf der Fahrt ins Stadtzentrum und ins Entwicklungsgebiet Zürich-West (via Altstetten oder Hardbrücke) soll die S-Bahn auch nach der Autobahneröffnung das vorrangige Verkehrsmittel darstellen. Da die zur Verfügung stehenden Bahntrassees im Knoten Zürich jedoch keinen exakten Viertelstundentakt zulassen, wird die neue, als S15 bezeichnete S-Bahn-Linie zusammen mit der heutigen S9 ein 12-/18-Minuten-Intervall bilden. In dieser Fahrplanlage kann die neue Linie als viertelstündliche Ergänzung zur S5 ins Oberland zu einer Durchmesserlinie verknüpft und weiter über Uster bis Rapperswil geführt werden.

Die neue Linie S15 wird im Raum Bonstetten/Wettswil regelmässig Taktkreuzungen mit Gegenzügen haben. Deshalb soll der Bahnhof Bonstetten-Wettswil zur Kreuzungsstation mit einem Zwischenperron sowie einer zentralen Personenunterführung ausgebaut werden. Beidseits des Bahnhofes Bonstetten-Wettswil soll je ein etwa 1 km langer

Doppelspurabschnitt erstellt werden, sodass eine Doppelspurinsel von rund 2 km Länge entsteht. Zusätzlich soll von Hedingen Richtung Bonstetten-Wetzswil etwa 1 km Doppelspur zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität erstellt werden. Die gesamten Aufwendungen für die baulichen Massnahmen betragen 70 Mio. Franken, davon beträgt der Anteil des Kantons Zürich 40% (28 Mio. Franken). Die Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 vorgesehen.

3.2 Korridor Oberland

Die S5 verkehrt zwischen dem Oberland und Zürich HB als beschleunigte S-Bahn. Beschleunigte S-Bahnen bedienen in den stadtfernen Regionen alle Haltestellen, in Stadtnähe aber nur noch ausgewählte, wichtige Bahnhöfe. Auf diese Weise bedient die S5 von Rapperswil her kommend alle Haltestellen bis Wetzikon und anschliessend nur mehr Uster, um dann ohne Halt bis Zürich Stadelhofen durchzufahren. Dies erlaubt sehr kurze Fahrzeiten bis ins Zentrum von Zürich. Das beschleunigte Angebot der S5 wird durch die S-Bahn-Linien S9 und S14 ergänzt, die ab Uster bzw. Wetzikon Richtung Zürich alle übrigen Ortschaften erschliessen. Dank diesem dichten Angebot hat die Zahl der Fahrgäste vom Oberland nach Zürich seit 1989 um 70% zugenommen.

Die grosse Nachfrage auf der S5 führt jedoch zunehmend zu Kapazitätsengpässen, sodass seit 1999 in den Hauptverkehrszeiten schrittweise Zusatzzüge eingeschoben werden mussten. In den Hauptverkehrszeiten besteht heute in Lastrichtung während je vier Stunden ein Viertelstundentakt zwischen Wetzikon und Zürich. Die Zusatzzüge verkehren zwar teilweise von und nach Rapperswil, allerdings nicht in der schnellen Fahrlage wie die S5. Mit den 3. Teilergänzungen der S-Bahn soll eine Systematisierung des Angebotes erreicht werden. Das Angebot der S5 soll durch eine neue, S15 genannte S-Bahn-Linie zum Viertelstundentakt auf der ganzen Strecke von Rapperswil via Uster bis Zürich ergänzt werden. Zusammen mit der im Knonaueramt geplanten neuen Linie S15 entsteht in Zürich eine Durchmesserlinie. Damit können drei Ziele erreicht werden:

- Viertelstundentakt mit beschleunigten Zügen zur Erhöhung der Kapazität und Attraktivität,
- Stark verbesserter Anschluss an die Fernverkehrszüge in Zürich HB (15 Min. Reisezeiteinsparung für Umsteiger zu Fernverkehrszügen),
- Direktverbindung einer schnellen S-Bahn vom Zürcher Oberland nach Zürich Altstetten.

Infrastrukturseitig sind folgende Massnahmen notwendig:

- Ausbau auf Doppelspur zwischen Bubikon und Rüti,
- Einbau zusätzlicher sicherungstechnischer Elemente (Blockstellen).

Der Ausbau auf Doppelspur auf einer Länge von 2,2 km zwischen Bubikon und Rüti ZH ist notwendig, weil neu Taktkreuzungen der S5 mit der S15 entstehen. Die durchgehende Doppelspur wird beidseits in die bereits in den vergangenen Jahren umgebauten Bahnhöfe Bubikon und Rüti ZH eingeführt. Die Linienführung der Doppelspur folgt dem bestehenden Trasse. Zur Leistungssteigerung der Strecke ist ferner auf den Steckenabschnitten Rapperswil–Jona, Jona–Rüti, Bubikon–Wetzikon und Uster–Nänikon-Greifensee der Einbau zusätzlicher Blockstellen notwendig. Die gesamten Baukosten werden auf 46 Mio. Franken veranschlagt, davon beträgt der Anteil des Kantons Zürich 20% (9 Mio. Franken). Die Inbetriebnahme ist im Dezember 2006 vorgesehen. Während des ersten Betriebsjahres wird die S15 voraussichtlich nur zwischen Rapperswil und Zürich-Hardbrücke verkehren, weil die Ausbauten im Knonauseramt ein Jahr später vollendet sein werden.

3.3 Korridor Furttal

Bis 1990 endete die Furttallinie in Zürich-Oerlikon. Die Einführung der S6 brachte die Verlängerung zum Hauptbahnhof und darüber hinaus. Im Querschnitt zwischen Regensdorf und Zürich Affoltern hat sich die Zahl der Fahrgäste aus dem Furttal im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der S-Bahn (1990) verdoppelt. Seither ist sie stetig gestiegen und hat im Jahr 2000 den dreifachen Wert von 1989 erreicht. Dank den 2. Teilergänzungen der S-Bahn ist seit 1997 zwischen Zürich und Regensdorf ein konsequenter Halbstundentakt möglich. Zwischen Regensdorf und Baden verkehrt die S6 stündlich und zu Spitzenzeiten halbstündlich. Eine systematische Verdichtung des Angebotes Regensdorf–Baden ist infolge des starken Güterzug-Verkehrsaufkommens auf der grösstenteils einspurigen Strecke nicht möglich. Im Hinblick auf das Ziel, zwischen allen grossen Wohn- und Arbeitsplatzregionen Direktverbindungen herzustellen, wird die Einführung des Halbstundentaktes für das ganze Furttal bis Baden angestrebt. Die in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden Mittel für den Infrastrukturbau sind sowohl bei der SBB AG als auch bei den Kantonen Zürich und Aargau beschränkt. Auf Grund der hohen Investitionskosten ist daher eine Etappierung angezeigt:

1. Halbstundentakt bis Buchs-Dällikon

In Buchs-Dällikon und Otelfingen müssen die Bahnhöfe neu gestaltet werden, damit die S-Bahn-Züge verzögerungsfrei mit den Güterzügen kreuzen können. Dazu müssen neue Perronanlagen geschaffen, die Gleisanlagen angepasst und ferngesteuert werden. Die Baukosten betragen voraussichtlich 52,8 Mio. Franken. Der Anteil des Kantons Zürich wird auf 50% oder 26,4 Mio. Franken veranschlagt.

2. Halbstundentakt bis Otelfingen

Eine Verlängerung des Halbstundentaktes von Buchs-Dällikon bis Otelfingen bedingt wegen der Kreuzungen mit Güterzügen den Doppelspurausbau Buchs-Dällikon–Otelfingen. Die Baukosten werden etwa 40 Mio. Franken betragen.

3. Halbstundentakt bis Baden

Der Halbstundentakt für die ganze Strecke der S6 hat Anpassungen im Bahnhof Wettingen im Umfang von weiteren 10 bis 20 Mio. Franken zur Folge.

Wegen der beschränkten Mittel wird im Rahmen der 3. Teilergänzungen lediglich der Ausbau der Bahnhöfe Buchs-Dällikon und Otelfingen zum Entscheid vorgelegt (Schritt 1). Damit kann der grösste Teil der Wohnbevölkerung des Tales an den Halbstundentakt angeschlossen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen ist für Dezember 2007 geplant.

Die zweite und dritte Etappe mit einem Halbstundentakt bis Otelfingen bzw. bis Baden sollen wegen der hohen Kosten und der knappen Mittel vorerst zurückgestellt werden. Langfristziel bleibt jedoch der kundenfreundliche integrale Halbstundentakt für die gesamte Strecke der S6.

3.4 Neue Haltestelle Winterthur Hegi

Zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes Hegi in Oberwinterthur ist 1,5 km östlich des Bahnhofs Winterthur Grüze an der Linie Winterthur–Wil die neue Haltestelle Winterthur Hegi geplant. In ihrem Einzugsgebiet entsteht ein neuer Stadtteil mit mittelfristig 1600 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 1250 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Das nähere Einzugsgebiet wird heute durch Busse nicht bzw. nur am Rande erschlossen. Durch eine restriktive Parkplatzpolitik soll der Anteil der Pendler, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, überdurchschnittlich hoch sein.

Die neue Haltestelle soll mit zwei Aussenperrons, Veloabstellplätzen und einer Vorfahrt für Personenwagen ausgestattet werden. Im Bereich der Haltestelle müssen bahntechnische Anlagen angepasst werden (Fahrleitung, Kabel). Die Stadt Winterthur sorgt für eine gute Zugänglichkeit der Haltestelle.

Die Baukosten für die bahnseitigen Anlagen betragen 10 Mio. Franken, wovon der Kanton Zürich 90% übernimmt (9 Mio. Franken). Hinzu kommen für den Kanton Zürich 1,8 Mio. Franken für die über 25 Jahre kapitalisierten baulichen Unterhaltskosten der neuen Haltestelle.

Die Haltestelle Hegi soll zunächst im Halbstundentakt der Linie S35 Winterthur–Wil bedient werden. Mittelfristig ist vorgesehen, S-Bahn-Linien aus Richtung Zürich über Winterthur zu verlängern und so attraktive Durchmesserlinien anzubieten.

3.5 Korridor Sihltal

Mit der Erstellung der Überbauung «Sihlcity» wird ab dem Jahr 2006 bei der Haltestelle Saalsporthalle der Sihltalbahnlinie S4 bedeutender Mehrverkehr erwartet. Neben rund 1000 neuen Arbeitsplätzen sollen Kinos, Einkaufsgelegenheiten und Restaurants erstellt werden. Täglich werden voraussichtlich 26 000 Personen anreisen, wovon rund 4000 Fahrgäste die S4 benützen dürften. Durch den erhöhten Fahrgastwechsel werden sich die Aufenthaltszeiten auf den Stationen der SZU verlängern. Damit Verspätungen wegen der zahlreichen Einspurstrecken und des dichten Taktfahrplanes nicht auf den Gegenverkehr übertragen werden, soll der kritische Engpass Zürich Giesshübel–Saalsporthalle zweigleisig ausgebaut werden. Die neue Doppelspur soll vom südlichen Weichenkopf beim Bahnhof Giesshübel bis zur bestehenden Doppelspur nach der Haltestelle Saalsporthalle reichen. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 700 m. Die Haltestelle Saalsporthalle soll neu mit zwei Aussenperrons versehen werden. Für die Überquerung der Giesshübelstrasse muss eine zweite Brücke gebaut werden. Mit diesem Anlageausbau wird auch zusätzliche Flexibilität für die künftigen Angebotsverbesserungen der S4 geschaffen. Die Kosten werden auf 21,6 Mio. Franken veranschlagt, die abzüglich eines allfälligen Bundesbeitrages vom Kanton Zürich zu übernehmen sind. Der Beitrag des Bundes richtet sich nach Art. 56 des Eisenbahngesetzes. Die Inbetriebnahme ist im Laufe des Jahres 2007 geplant.

4. Angebotsausbauten bei der S-Bahn, ohne Staatsbeiträge

Nachfolgend werden zur Information die weiteren Angebotsausbauten der 3. Teilergänzungen der S-Bahn aufgezeigt, die

- a) einen Aus- oder Neubau von Bahnanlagen notwendig machen, welche die SBB AG zu 100% übernimmt,
- b) ausserkantonale Aus- oder Neubauten von Bahnanlagen notwendig machen, welche gemäss Territorialprinzip durch die SBB AG sowie Nachbarkantone finanziert werden,
- c) keine Infrastrukturausbauten erforderlich machen.

4.1 Korridor linkes Zürichseeufer

Alle Gemeinden am linken Seeufer zwischen Pfäffikon SZ und Zürich HB werden durch die S8 halbstündlich mit Zürich verbunden. Die grossen Orte profitieren zusätzlich von der beschleunigten S2, die stündlich verkehrt. Thalwil, Wädenswil und Pfäffikon werden zudem durch stündlich verkehrende Interregiozüge des Fernverkehrs bedient und haben somit halbstündliche schnelle Verbindungen nach Zürich.

Zur Umsetzung des Zieles, die Gemeinden im Nahbereich der Stadt Zürich viertelstündlich zu bedienen, soll zwischen Thalwil und Zürich durch die Verlängerung der S14 (Hinwil–Zürich HB) nach Thalwil–Horgen Oberdorf ein Viertelstundentakt entstehen (S8 und S14 alternierend). Solche Angebotsverdichtungen führen zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Seit der Einführung des Viertelstundentaktes am rechten Seeufer im Jahre 1999 hat die Nachfrage um 35% zugenommen.

Die Weiterführung der S14 von Zürich HB bis Horgen Oberdorf bringt halbstündliche Verbindungen für den Streckenabschnitt Thalwil–Horgen Oberdorf. Im Gegenzug wird die bisher zwischen Zürich HB und Zug verkehrende S1 auf den Abschnitt Zug–Thalwil beschränkt. Lediglich in Hauptverkehrszeiten verkehrt sie über Thalwil hinaus schnell und ohne Halt bis Zürich HB.

Auf der Strecke Ziegelbrücke–Pfäffikon SZ–Zürich HB–Flughafen–Effretikon soll die S2 neu halbstündlich geführt werden. Damit profitieren die grossen Gemeinden Horgen und Richterswil von schnellen halbstündlichen Verbindungen nach Zürich HB, alle anderen bedienten Haltepunkte von häufigeren Verbindungen zu den wichtigen Stadtbahnhöfen Zürich Enge und Zürich Wiedikon.

Dank der Inbetriebnahme des Zimmerbergtunnels Zürich–Thalwil sind keine Streckenausbauten für das zusätzliche Angebot notwendig. Die Bauaufwendungen beschränken sich auf Stellwerkanpassungen im

Bahnhof Horgen Oberdorf. Der Investitionsumfang beträgt 1,9 Mio. Franken, wobei sich der Kanton Zürich nicht an den Investitionen beteiligen muss. Die Betriebsaufnahme der Angebotsverdichtungen ist ab Dezember 2004 umsetzbar und soll der Nachfrage entsprechend schrittweise erfolgen.

4.2 Korridor Limmattal/Aargau

Die Verkehrsströme zwischen verschiedenen Gebieten des Kantons Aargau und Zürich nehmen überproportional zu. Die Verbindungen von den grossen Gemeinden und Städten nach Zürich werden mit Fernverkehrszügen, und von der Region Limmattal bis Brugg durch die S12 in guter Qualität sichergestellt. Im Rahmen der 3. Teilergänzungen soll durch die Verlängerung der S3 eine Verbindung von Dietikon durch den Heitersbergtunnel in die Region Rohrdorferberg/Lenzburg geschaffen werden. Wegen der hohen Auslastung des Heitersbergtunnels durch Fern- und Güterzüge kann aber lediglich ein stündliches Angebot verwirklicht werden. In Aarau stellt die S3 den Anschluss an den Intercityzug in Richtung Olten–Bern her, woraus sich ab Dezember 2004 ein Reisezeitgewinn von einer halben Stunde zwischen Dietikon und Bern ergibt.

Die notwendigen Ausbauten finden ausschliesslich im Kanton Aargau statt. Zur Verbesserung der Erschliessung des Gebietes Rohrdorfer Berg wird eine neue Haltestelle Mellingen Heitersberg erstellt. Sie erlaubt die Aufhebung des Personenverkehrs auf der so genannten «Nationalbahn» zwischen Wettingen und Lenzburg und der alten Station Mellingen. Die bahnsseitigen Aufwendungen betragen 18,8 Mio. Franken, an denen sich der Kanton Zürich nicht beteiligt. Die Verlängerung der S3 von Dietikon nach Aarau ist auf Dezember 2004 geplant.

4.3 Korridor Winterthur/Frauenfeld/Weinfelden

In den vergangenen Jahren nahmen die Verkehrsströme in Richtung Kanton Thurgau zu und die durchschnittlich zurückgelegten Reisedistanzen wurden länger. Um diese Bedürfnisse besser abdecken zu können, soll die S8 neu stündlich von Winterthur bis Weinfelden verlängert werden. Zusammen mit der bestehenden S30 ergibt sich damit auf dem Abschnitt Winterthur–Frauenfeld–Weinfelden ein 23-/37-Minuten-Takt. Zudem entstehen für alle Halteorte direkte Verbindungen nach Effretikon–Wallisellen–Zürich Oerlikon–Zürich HB. Infrastruktur Anpassungen werden ausschliesslich im Kanton Thurgau not-

wendig, weshalb sich der Kanton Zürich finanziell nicht beteiligt. Die Inbetriebnahme wird auf Dezember 2005 angestrebt, sofern das für die Verlängerung der S8 notwendige Rollmaterial zur Verfügung steht.

4.4 Korridor Winterthur/Wil SG

Für die Strecke Winterthur–Wil SG wurde ein analoger Lösungsansatz wie Richtung Frauenfeld–Weinfelden verfolgt. Für eine Verlängerung der S8 wäre jedoch die Erstellung eines Überholgleises für Güterzüge bei Elgg mit Investitionskosten von über 30 Mio. Franken notwendig. Im Zusammenhang mit den Angebotsplanungen im Fernverkehr bei der zweiten Etappe von Bahn 2000 könnten sich jedoch die Randbedingungen grundlegend verändern, wodurch grosse Planungsunsicherheiten entstehen. Deshalb wird vorläufig lediglich eine Verdichtung der S35 Winterthur–Wil SG zum Halbstundentakt angestrebt. Dazu sind bauliche Anpassungen im Kanton Thurgau, in Wil SG sowie an den Unterwegsbahnhöfen notwendig:

- Einbau zusätzlicher Blockstellen bei Sirnach und Guntershausen,
- Bau einer neuen Perronkante in Wil SG,
- Perronanpassung und Ersatz der Personenunterführung in Schottikon,
- Montage von Perronhilfstritten an Unterwegsbahnhöfen.

Die Inbetriebnahme ist im Dezember 2005 möglich. Der Kanton Zürich beteiligt sich entsprechend dem Territorialprinzip nicht an den baulichen Aufwendungen.

Längerfristig wird weiterhin die Verlängerung einer S-Bahn-Linie bis Wil SG angestrebt. Sobald bei den übergeordneten nationalen Projekten Planungssicherheit besteht, werden die entsprechenden Arbeiten fortgesetzt.

4.5 Korridor rechtes Zürichseeufer

Im Jahr 1999 wurde am rechten Zürichseeufer ein neuer Fahrplan in Betrieb genommen, mit dem im Bereich Herrliberg-Feldmeilen/Zürich HB ein Viertelstundentakt angeboten wird und bei dem die S7, die ab Rapperswil verkehrt, in diesem Streckenabschnitt als Schnellzug geführt wird. Der Angebotsausbau hat innert zwei Jahren eine Nachfragesteigerung von 35% bewirkt.

Aus Kostengründen wurde am Abend und am Wochenende ein reduzierter Fahrplan umgesetzt, bei dem nur etwa die Hälfte der Züge verkehrt. Solche unterschiedlichen Fahrpläne sind jedoch wenig kun-

denfreundlich. Auf Grund der hohen Nachfrage und der grossen Verkehrspotenziale soll das Angebot deshalb in den nächsten Jahren schrittweise so ausgebaut werden, dass nur noch eine Fahrplanvariante besteht. Für diese Angebotsbereinigung sind keine Massnahmen bei der Infrastruktur notwendig. In einem ersten Schritt wurde im Dezember 2002 das Tagesangebot an Werktagen auf das Wochenende ausgedehnt. Damit gilt das reduzierte Angebot nur noch am Abend.

4.6 Strecke Winterthur–Bülach

Auf der Strecke Winterthur–Bülach besteht heute ein Stundentakt, der durch Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet wird. Weitere Verdichtungen bis zum integralen Halbstundentakt sind ohne Ausbauten möglich und werden entsprechend der Nachfrage schrittweise verwirklicht. Damit können diese Regionen besser miteinander verbunden werden. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wurde am Morgen und Abend ein zusätzliches Kurspaar eingeführt, sodass jetzt in den Hauptverkehrszeiten während je dreier Stunden ein Halbstundentakt besteht. Ziel ist es, einen durchgehenden Halbstundentakt anbieten zu können.

4.7 Strecke Winterthur–Schaffhausen

Mit Beschluss vom 28. August 2001 bewilligte der Kantonsrat einen Staatsbeitrag an die SBB AG für Ausbauten im Weinland, damit die heute stündlich verkehrende S33 Winterthur–Schaffhausen künftig zweimal stündlich verkehren kann. Die Betriebsaufnahme ist auf Dezember 2004 geplant. Dadurch werden die heute in den Hauptverkehrszeiten verkehrenden Zusatzzüge, die alle Halteorte bedienen, abgelöst. Mit einer stündlichen Verlängerung der S16 von Zürich Flughafen über Winterthur–Andelfingen–Neuhausen nach Schaffhausen können überdies jene Zusatzzüge, die nicht alle Stationen bedienen und wegen grosser Nachfragespitzen eingeführt werden mussten, in ein systematisiertes Angebot überführt werden. Dadurch wird mit Schaffhausen ein weiterer Bahnknoten direkt an den Flughafen angeschlossen. Die dafür notwendigen Ausbauten in Andelfingen werden im Zusammenhang mit denjenigen für die Verdichtung der S33 verwirklicht. Es sind keine zusätzlichen Mittel für Infrastrukturausbauten notwendig. Eine Inbetriebnahme ist erst mit der Ablieferung von zusätzlichem doppelstöckigem Rollmaterial, voraussichtlich ab Dezember 2005, möglich.

4.8 Korridore Zürcher Unterland und Wehntal

Entsprechend den Zielen der S-Bahn-Vision sollen für die Strecke Zürich–Bülach–Rafz sowie für das Wehntal je zwei stündliche umsteigefreie Verbindungen nach Zürich verwirklicht werden.

In der Vorlage 2979 betreffend 2. Teilergänzungen der S-Bahn war für das Unterland eine Lösung vorgesehen, bei der die Züge der S5 in Oberglatt getrennt würden und je ein Teil Richtung Bülach–Rafz und ein Teil Richtung Wehntal verkehren würde (Flügelzugkonzept). Damit wäre für beide Linienäste ein Halbstundentakt mit der S-Bahn entstanden. Das Flügelzugkonzept wurde nicht umgesetzt, weil die betriebliche Zuverlässigkeit des Trennens und Vereinigens der Züge nicht gewährleistet werden konnte und zu viel Reservezeit eingeplant werden müsste. Aus diesem Grund ist ein entsprechender Lösungsansatz auch für das Wehntal kurzfristig nicht zu verwirklichen. Inwiefern mit neuem Rollmaterial derartige Lösungen möglich werden, wird anhand von Testfahrten ermittelt werden. Neue Doppelstockzüge werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2005 zur Verfügung stehen.

Heute wird das Wehntal durch die S5 im Stundentakt erschlossen. Zusätzlich verkehrt in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend in Lastrichtung je ein zusätzlicher direkter Zug. Im Rahmen des Verfahrens für den Fahrplan 2003/04 wurde die Einführung eines systematisierten Halbstundentaktes für das Wehntal erneut geprüft. Ziel war die Schaffung von halbstündlichen und umsteigefreien Verbindungen bis Zürich HB während des ganzen Tages. Diese Zielsetzung kann auf Grund der Abklärungen indessen nicht verwirklicht werden. Die heutigen Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten belegen Trassees, die tagsüber durch Güterzüge benützt werden und darum nicht zur Verfügung stehen. Da die Bahnanlagen zwischen Zürich HB und Zürich Oerlikon auch sonst bis zur Leistungsgrenze ausgelastet sind, kann der angestrebte Halbstundentakt zurzeit nicht eingeführt werden.

Als Ersatzlösung ergibt sich aber die Möglichkeit einer zusätzlichen Verbindung vom Wehntal bis Oberglatt mit Anschluss an die S5 von Bülach am Morgen und in der Gegenrichtung am Abend. Seit Fahrplanwechsel vom Dezember 2002 werden, im Sinne eines Entwicklungsschrittes, an Werktagen je zwei zusätzliche Züge am Morgen und am Abend geführt, sodass während je dreier Stunden ein Halbstundentakt besteht, allerdings nur in Lastrichtung. Weiter gehende Lösungen sind zurzeit nicht realisierbar, weil die notwendigen Streckenkapazitäten zwischen Zürich HB und Oerlikon erst mit Ausbauten im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhof Löwenstrasse und dem dazugehörigen Weinbergtunnel geschaffen werden können. Deren Fer-

tigstellung ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Der ZVV setzt sich dafür ein, dass zu jenem Zeitpunkt ein integraler Halbstundentakt für das Wehntal möglich wird.

5. Kosten und Beitrag des Kantons

5.1 Gesamtkosten

Objekte	Baukosten	Anteil Kt. Zürich		Frühestmögliche Inbetriebnahme (Monat, Jahr)
	(Mio. Fr.)	(%)	(Mio. Fr.)	
Knonaueramt: Bonstetten, Hedingen	70,0	40	28,0	Dez. 2007
Oberland: Bubikon–Rüti	46,0	20 ¹	9,0	Dez. 2006
Furttal: Buchs-Dällikon, Otelfingen	52,8	50	26,4	Dez. 2007
Linkes Zürichseeufer	1,9	–	–	Dez. 2004
Limmattal/Kt. AG:				
Mellingen Heitersberg	18,8	–	–	Dez. 2004
Winterthur–Weinfelden	3,0	–	–	Dez. 2005
Winterthur–Wil	5,0	–	–	Dez. 2005
Winterthur: Haltestelle Hegi	11,8	90 ²	10,8	Dez. 2007
Total SBB Investitionen	209,3	35	74,2	
SZU: Doppelspur Saalsporthalle	21,6		21,6	Mitte 2007
Total: 3. Teilergänzung einschliesslich SZU	230,9		95,8	

¹ Der Anteil des Kantons Zürich von 20% bezieht sich auf Projektkosten von 45 Mio. Franken. Die SBB AG wendet zusätzlich 1 Mio. Franken für eine Pilotstrecke für den schotterlosen Oberbau auf, die sie zu 100% finanziert.

² Die Baukosten für die bahnseitigen Anlagen betragen 10 Mio. Franken, wovon der Kanton Zürich 90% übernimmt (9 Mio. Franken). Hinzu kommen für den Kanton Zürich 1,8 Mio. Franken für die über 25 Jahre kapitalisierten baulichen Unterhaltskosten der neuen Haltestelle.

Die Kostenberechnungen haben einen Preisstand von Dezember 2002.

5.2 Kostenteiler, Beitrag des Kantons an die SBB AG

Gestützt auf Art. 3 Abs. 3 und 4 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SBBG; SR 743.3) ist die SBB AG nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen.

Sie erhält die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand und passt sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik an. An Investitionen und Leistungen, die nicht diesen Kriterien entsprechen, haben sich Dritte, die daran besonders interessiert sind und diesbezügliche Begehren stellen, angemessen zu beteiligen. Daraus leitet sich eine Mitbeteiligung der Kantone an der Finanzierung der vorliegenden Projekte ab. Die Finanzierung der einzelnen Projekte durch die Kantone erfolgt grundsätzlich nach dem Territorialprinzip.

Für die Bestimmung des Kostenteilers zwischen der SBB AG und den Kantonen wendet die SBB AG eine Portfolio-Analyse an, welche die Ertragskraft der Strecke und die Rentabilität berücksichtigt. Bei der Ertragskraft der Strecke werden die Trasse-Erträge berücksichtigt. Mit der Rentabilität wird die gesamte Ergebnisveränderung für die Division Infrastruktur der SBB AG ausgedrückt. Die so durchgeführte Portfolio-Analyse ergibt je Projekt eine unterschiedliche Kostenbeteiligung für den Kanton Zürich, die von 0% am linken Zürichseeufer bis 90% bei der neuen Haltestelle Hegi variiert.

Vom Gesamtbetrag der SBB-Investitionen von 209,3 Mio. Franken entfallen 117,6 Mio. Franken auf die SBB AG, 74,2 Mio. Franken auf den Kanton Zürich, 12,9 Mio. Franken auf den Kanton Aargau, 4,0 Mio. Franken auf den Kanton Thurgau, und 0,6 Mio. Franken auf den Kanton St. Gallen. Die Standortgemeinden beteiligen sich fallweise an Ausbauten, die über den Minimalstandard hinaus gehen. Die Kostengenauigkeit der Planungen beträgt +/-20–25%. Das gesamte Bauprogramm besteht aus einer grossen Zahl einzelner Teilprojekte. Zu tief geschätzte Kosten beim einen Projekt werden mit zu hoch berechneten Kosten bei einem anderen Projekt ausgeglichen. Es wird deshalb keine Reserve für Planungsungenauigkeiten und Auflagen aus dem Plangenehmigungsverfahren oder aus dem Lärmschutz eingerechnet. Der höchstmögliche Beitrag des Kantons Zürich für die SBB-Investitionen beträgt demzufolge 74,2 Mio. Franken einschliesslich Mehrwertsteuer. Er verändert sich durch eine allfällige Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Kostenberechnung mit Preisstand Dezember 2002 und der Bauausführung.

5.3 Beitrag des Kantons an die Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU)

Für die Doppelspur im Bereich Zürich Giesshübel–Saalsporthalle werden die Kosten auf 21,6 Mio. Franken veranschlagt (Preisstand Dezember 2002). Die SZU ist ein Zürcher Unternehmen, welches vollständig in den ZVV integriert ist. Erweiterungsinvestitionen in die Infrastruktur sind deshalb primär vom Kanton Zürich zu tragen.

Gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) kann jedoch beim Bund ein Gesuch um einen Investitionsbeitrag eingereicht werden. Für den Doppelspurausbau der SZU im Bereich Saalsporthalle wird deshalb ein Antrag für Bundesbeiträge gestellt werden. Bei einer Mitfinanzierung durch den Bund kann mit höchstens 10% oder 2,1 Mio. Franken Bundesbeiträgen gerechnet werden. Die Aufwendungen des Kantons würden sich um diesen Betrag vermindern.

5.4. Finanzierung

Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) gewährt der Staat Beiträge für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern. Diese Investitionen werden durch den Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs finanziert (§ 30 PVG). Die im Rahmen der 3. Teilergänzungen der S-Bahn vorgesehenen Investitionen stimmen mit der Angebotsplanung des ZVV überein und erweitern das Verkehrssystem. Die Kantonsbeiträge gehen somit zu Lasten des Verkehrsfonds. Die Mittel sind im Verkehrsfonds eingestellt und im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) in den Jahren 2003 bis 2007 berücksichtigt. Die nicht vom Kanton Zürich übernommenen Kosten werden von der SBB AG und den Nachbarkantonen Aargau, Thurgau und St. Gallen getragen. Der Verwaltungsrat der SBB AG hat dem Investitionsprogramm zu den 3. Teilergänzungen der S-Bahn am 27. November 2002 zugestimmt. Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat das Ausbauprogramm auf dem Korridor Limmattal/Aargau am 22. Oktober 2002 genehmigt. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau hat am 3. September 2002 dem Ausbauprogramm zugestimmt. Im Rahmen der Budgetgenehmigung für das Jahr 2004 wird der Grosse Rat im Dezember 2003 darüber befinden.

6. Wirtschaftlichkeit

6.1 Ungedeckte Betriebskosten der SBB AG zu Lasten des Rahmenkredites ZVV

Die nachstehende Tabelle zeigt den prognostizierten Mehrverkehr je Korridor für das Jahr 2010 im Vergleich mit dem Jahr 2001. Darüber hinaus ist erfahrungsgemäss und entsprechend den längerfristigen Prognosen mit weiterem Mehrverkehr zu rechnen. Ferner zeigt die

Tabelle die geschätzte zusätzliche Abgeltung für das Jahr 2010 an die SBB AG sowie den Anteil des ZVV an den Abgeltungen vor Abzug der Bundesbeiträge. Die Kosten für Beschaffung, Betrieb und Unterhalt des Rollmaterials sind in den Abgeltungskosten enthalten:

Korridor	Prognose Mehrverkehr 2001 → 2010 (%)	Zunahme Abgeltung an SBB AG (Mio. Fr./Jahr)	Anteil ZV vor allfälligem Bundesbeitrag (Mio. Fr./Jahr)
Knonauseramt: S9, S15	27	8,0	6,7
Oberland: S5, S15	29	6,0	5,1
Furtal: S6	11	0,2	0,2
Linkes Seeufer: S1, S2, S8, S14	18	14,0	12,1
Zürich–Flughafen–Effretikon: S2	14	3,0	3,0
Rechtes Seeufer: S6, S7, S16	5	1,0	0,9
Limmattal/Kt. AG: S3	50	6,0	2,0
Winterthur–Weinfeldern: S30, S8	31	3,0	1,2
Winterthur–Wil: S35	30	1,0	0,5
Winterthur–Büsch	34	0,3	0,3
Flugh.–Winterthur–SH: S16, S33 ¹	57	4,0	0,8
Im Durchschnitt, gewichtet	25	–	–
Total	–	46,5	32,8

¹ Die Prognose Mehrverkehr umfasst die beiden Linien S16 und S33 des Korridors Winterthur/Schaffhausen. Die Zunahme der Abgeltung bezieht sich nur auf das Angebot der S16.

Die zusätzlich zu erwartende Nachfrage auf den Bahnstrecken, auf denen die neuen Angebote eingeführt werden, ergibt sich im Wesentlichen aus der zu erwartenden Marktentwicklung sowie aus Umlagerungen von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs wegen Überlastung des Strassennetzes. Die zu erwartenden Zuwachsraten und entsprechenden Mehrerträge sind je nach Linie sehr unterschiedlich.

Die zusätzlichen Angebote verursachen einen höheren Betriebsaufwand. Der ZVV und die Nachbarkantone vergüten der SBB AG die zusätzliche Kostenunterdeckung gemäss Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (ADFV, SR 742.101.1). Der Bund beteiligt sich an den Abgeltungen mit 44%, soweit dannzumal die vom Bund für den Regionalverkehr zugeteilte Kantonsquote noch nicht vollständig ausgeschöpft ist. In den obigen Zahlen sind noch keine Bundesbeiträge berücksichtigt. Die zusätzliche Abgeltung der neuen Angebote wird zwischen den beteiligten Kanto-

nen gemäss dem für jede Linie separat berechneten interkantonalen Verteilschlüssel aufgeteilt.

6.2 Jährliche Folgekosten bei der SZU zu Lasten des Rahmenkredites ZVV

Die jährlichen Folgekosten für die SZU-Doppelspur im Bereich Zürich Giesshübel–Saalsporthalle beschränkt sich auf die zusätzlichen Unterhaltskosten für das neuerstellte Gleis und das zusätzliche Peron. Sie betragen rund Fr. 10 000 pro Jahr und werden über die normalen Betriebskosten der SZU abgegolten. Da die Investition zu Lasten des Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs finanziert wird, fallen keine Abschreibungen und Zinsen als Folgekosten an.

7. Bauprogramm

Für alle Elemente der 3. Teilergänzungen zur S-Bahn sind Projektstudien durchgeführt worden. Die darauf folgenden Vorprojekte (VP) sind zum Teil bereits abgeschlossen oder befinden sich in Arbeit. In einem weiteren Schritt werden die Auflageprojekte (AP) ausgearbeitet. Anschliessend unterliegen sie dem Plangenehmigungsverfahren (PGV) mit Entscheid durch das Bundesamt für Verkehr. Für diese Phase ist erfahrungsgemäss mit etwa zwei bis drei Jahren zu rechnen. Die Bauzeit selbst beträgt anschliessend ein bis drei Jahre. Erste Objekte werden im Dezember 2004 in Betrieb genommen werden können. Die Inbetriebnahme aller Objekte wird bis zum Fahrplanwechsel 2007 angestrebt.

Objekte	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Oberland		VP AP	PGV	Ausführung			
Knonaer Amt		VP AP	PGV	Ausführung			
Zimmerberg		VP AP	PGV	Ausf.			
Furttal		VP AP	PGV	Ausführung			
Limmattal Kanton Aargau		VP AP	PGV	Ausf.			
Winterthur - Weinfelden		VP AP	PGV	Ausf.			
Winterthur - Wil		VP AP	PGV	Ausf.			
Winterthur Hegi		VP AP	PGV	Ausführung			
Saalsporthalle		VP	AP	PGV	Ausführung		

8. Stellungnahmen der Regionalen Verkehrskonferenzen

Im Rahmen der Regionalen Verkehrskonferenzen wurden alle von Ausbauten oder Angebotsveränderungen betroffenen Gemeinden im Kanton Zürich über das Projekt 3. Teilergänzungen der S-Bahn informiert. Die Reaktionen waren durchwegs positiv. Zum Teil werden noch zusätzliche Angebotsverdichtungen gefordert, die sich aber mittelfristig nicht verwirklichen oder nicht wirtschaftlich rechtfertigen lassen.

9. Parlamentarische Vorstösse

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 3. Dezember 2001 folgendes von den Kantonsräten Adrian Bucher, Schleinikon, und Thomas Hardegger, Rümlang, am 2. Juli 2001 eingereichte Postulat (KR-Nr. 212/2001) zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht, in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den SBB die Einführung des Halbstundentaktes auf der S5 Oberglatt–Niederweningen zu prüfen.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 28. Januar 2002 folgendes von den Kantonsräten Ernst Schibli, Otelfingen, und Hans Frei, Regensdorf, am 20. August 2001 eingereichte Postulat (KR-Nr. 246/2001) zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht, in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den SBB die Einführung des Halbstundentaktes auf der gesamten S6 im Furttal vorzunehmen.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 25. Februar 2002 folgendes von den Kantonsräten Thomas Müller, Stäfa, und Kurt Schreiber, Wädenswil, am 10. Dezember 2001 eingereichte Postulat (KR-Nr. 382/2001) zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, aufzuzeigen, wie er – in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den SBB – mit geeigneten Massnahmen auf den nächstmöglichen Zeitpunkt den während der Randstunden und an den Wochenenden und Feiertagen bestehenden Taktbruch auf den S-Bahn-Linien am rechten Zürichseeufer beheben kann.

Mit dem vorliegenden Antrag wurden die Forderungen der drei Postulate aufgenommen und soweit wie derzeit möglich erfüllt. Das Postulat KR-Nr. 212/2001 wird bezüglich der Strecke bis Buchs-Dällikon erfüllt. Die Einführung des Halbstundentaktes über Buchs-Dällikon hinaus bis Otelfingen ist mangels Finanzen kurzfristig nicht erfüllbar, wird aber in einem weiteren Schritt angestrebt. Das Postulat KR-

Nr. 246/2001 ist mittelfristig insofern erfüllbar, als in den Hauptverkehrszeiten ein zusätzlicher Zug die Anschlüsse in Oberglatt herstellt. Halbstündliche Direktverbindungen bis Zürich HB sind erst mit den Ausbauten zwischen Oerlikon und Zürich HB im Zusammenhang mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse möglich. Das Postulat KR-Nr. 382/2001 wird erfüllt. Die drei Postulate können somit als erledigt abgeschrieben werden.

10. Zusammenfassung und Antrag

Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn Zürich im Jahr 1990 hat sich die Nachfrage auf allen Korridoren des Netzes so positiv entwickelt, dass in zunehmendem Mass Kapazitätsengpässe auftreten oder für die nähere Zukunft prognostiziert werden. Zusammen mit der SBB AG und den Nachbarkantonen wurde ein breit abgestütztes Angebotskonzept entwickelt, das diesen Kapazitätsengpässen begegnen soll und gleichzeitig Verbindungslücken zwischen Arbeitsplatz- und Wohngebieten schliessen wird. Damit wird die S-Bahn, im Sinne der Gesamtverkehrskonzeption, gezielt dort gestärkt, wo sie eine gute Wettbewerbsposition im Verkehrsmarkt besitzt.

Die Angebots Elemente der 3. Teilergänzungen der S-Bahn umfassen praktisch alle S-Bahn-Achsen im Kernnetz, bringen Ausbauten für den Raum Winterthur und verlängern diverse Linien bis in die Nachbarkantone. Die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten beschränken sich auf die betrieblich notwendigen Doppelspur- und Bahnhofs- ausbauten. Mit der SBB AG konnten entsprechend der Interessenlage faire Kostenteiler gefunden werden, sodass bei Gesamtinvestitionen von 230,9 Mio. Franken (einschliesslich Investitionen bei der SZU) mit einem Staatsanteil von 95,8 Mio. Franken ein nachfragegerechtes, betrieblich optimiertes und ausgewogenes Investitionspaket vorliegt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den Rahmenkredit von 72,4 Mio. Franken für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages an die SBB AG sowie den Bruttokredit von 21,6 Mio. Franken für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages an die SZU zu bewilligen und die Postulate KR-Nrn. 212/2001, 246/2001 und 382/2001 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Buschor

Der Staatsschreiber:
Husi