

A N F R A G E von Peter Anderegg (SP, Dübendorf) und Marcel Burlet (SP, Regensdorf)
betreffend Bahnausbau ins Zürcher Oberland auf langer Bank

Gemäss Medienmitteilung des UVEK vom 20. Januar 2011 und dem Projekt Finanzierung Bahninfrastruktur (FIBI) vom 16. Dezember 2010 können in der ersten Ausbaustufe bis 2025 keine Verbesserungen für das Zürich Oberland erwartet werden. Dies betrifft vor allem auch den Doppelspurausbau Uster – Aathal; er erscheint erst in der zweiten Etappe bis 2033. Dies trotz ausgewiesenem Bedarf und einer ungebremsten Nachfrage auf der Strecke Zürich – Dübendorf – Uster – Wetzikon. Nur bleibt dies nicht der einzige Flaschenhals bei der Infrastruktur, wenn wir beispielsweise an den Bahnhof Stadelhofen denken. Die fast unlösbaren Raumprobleme im Grossraum Zürich sprechen daher vorläufig eher für dichtere Zugfolgen mit neuestem Rollmaterial (der sechsteilige DOSTO ab Juni/Dezember 2011 auf der Linie S14). Die Diskussion der im letzten Jahr verabschiedeten 4. Teilergänzung der S-Bahn zeigte ein sehr schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis bei Infrastrukturausbauten für Verbesserungen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ). Der ZVV hielt fest: «Eine Lösung für eine HVZ-Linie Zürich – Uster konnte im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich weder via Stadelhofen noch via Oerlikon zu vertretbaren Kosten gefunden werden. Diese Pendezenz soll in einem nächsten Angebotsschritt angegangen werden.» Obwohl unseres Erachtens die Siedlungsausdehnung im Zürcher Oberland eingeschränkt werden muss, sollten die heutigen Zustände im S-Bahnverkehr verbessert werden.

36/2011

Wir ersuchen daher den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie versucht der Regierungsrat dem Anliegen, den Doppelspurausbau im Aathal in die 1. Ausbaustufe zu übernehmen, in Bern Nachdruck zu verschaffen?
2. Welche Überlegungen macht sich der Regierungsrat bezüglich «eines nächsten Angebotsschrittes» zur Entschärfung der Kapazitätsprobleme zwischen Zürich und Wetzikon in den HVZ?
3. Mit welchen Kosten (Infrastruktur und Betrieb) wäre zu rechnen, wenn zusammen mit der 4. Teilergänzung eine Taktverdichtung oder eine zusätzliche S-Bahn-Linie Zürich – Wetzikon in der HVZ geführt würde?
4. Wie will der Regierungsrat die nach wie vor starke Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland steuern, um die Nachfrage nicht noch stärker zu steigern?

Peter Anderegg
Marcel Burlet