

Sitzung vom 27. November 1996

3356. Anfrage (SBB-Überwerfung «Hürlistein»)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 9. September 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Am 26. November 1989 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich mit deutlichem Mehr einem Investitionskredit von 235 Millionen Franken für die 2. Teilergänzung der S-Bahn zugestimmt. In diesem Kredit ist ein Betrag von 8 Millionen Franken für die sogenannte «Überwerfung Hürlistein» enthalten. Die Überwerfung dient der niveaufreien Kreuzungsmöglichkeit der zwei SBB-Linien Flughafen–Bassersdorf–Effretikon–Winterthur und Zürich–Wallisellen/Dietlikon–Effretikon–Winterthur südlich von Effretikon.

Im Zusammenhang mit der Projektierung des sogenannten «Brüttenertunnels» wurde die Ausführung der Überwerfung «Hürlistein» hinausgeschoben. Nachdem nun der Brüttenertunnel auf unbestimmte Zeit zurückgestellt worden ist (2. Etappe BAHN 2000), stellt sich die Frage der unverzüglichen Erstellung der Überwerfung «Hürlistein» noch viel dringender. Das Fehlen dieses Bauwerkes stellt sich immer mehr als einer der störendsten Engpässe im Bahnnetz zwischen Zürich und Winterthur heraus. Jedenfalls ist zu beobachten, dass die Züge der S12 in Fahrtrichtung Winterthur regelmässig vor der (heute niveaugleichen) Hürlistein-Abzweigung abbremsen und stehen müssen, um die Schnellzüge Winterthur–Flughafen passieren zu lassen. Die Verspätungen – die bis zu vier Minuten betragen können – übertragen sich in den Bahnhof Winterthur und sorgen dort für weitere Fahrplan-Unordnungen.

Der Bau des Kreuzungsbauwerkes «Hürlisteins» ist auch eine der Voraussetzungen für die bessere Einbindung des Flughafens in die S-Bahn-Zürich (heute nur Stundentakt!).

Es stellen sich folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Weshalb wurde die Überwerfung «Hürlistein» bis heute nicht erstellt, obwohl das Bauwerk im bewilligten Investitionskredit für die 2. Teilergänzung als fester Bestandteil enthalten war?
2. Welche Betriebsstörungen verursacht das Fehlen dieser niveaufreien Kreuzung? Welche Leistungssteigerung kann mit der niveaufreien Lösung erreicht werden? Welches Gefahrenpotential liegt in der niveaugleichen Kreuzung?
3. Wie hoch rechnen sich die Kosten der Überwerfung heute?
4. Wann wird die Überwerfung erstellt? Ist der Kanton weiterhin der Meinung, er müsse und könne nur 50% der Kosten davon übernehmen, oder ist er im Interesse der Sache heute bereit, das ganze Bauwerk zu Lasten der 2. Teilergänzung der S-Bahn zu finanzieren?
5. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass der Bau der Überwerfung Hürlistein die bessere Einbindung des Flughafens in die S-Bahn ermöglicht und dass dadurch der Modalsplit vom und zum Flughafen markant zugunsten des öffentlichen Verkehrs erhöht werden kann?
6. Auf welchen Zeitpunkt wird der Flughafen mindestens halbstündlich in das S-Bahn-Netz eingebunden, von Zürich aus in den Hauptzeiten in Kombination mit den Schnellzügen möglichst viertelstündlich, mit regelmässigen Halten in Zürich Oerlikon?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Rahmenkredit «2. Teilergänzung S-Bahn» ist die Entflechtung der Verkehrsströme von und nach Dietlikon und Bassersdorf enthalten. Ursprünglich war vorgesehen, dieses Ziel mittels einer Überwerfung im Bereich Hürlistein südlich von Effretikon zu erreichen. Dazu hätte das eine Gleis, welches nach Bassersdorf weiterführt, mit einer Brücke über die Doppelspur Effretikon–Dietlikon geführt werden sollen. Zudem waren eine Anpassung der Gleisanlagen in Effretikon und ein Ausbau von 3 auf 4 Spuren zwischen Hürlistein und Effretikon vorgesehen. Diese Umbauten hätten eine kreuzungsfreie Verzweigung und eine

gleichzeitige Ausfahrt der Züge der S-Bahn-Linien S2 und S3 Richtung Zürich ab Perron 3 erlaubt. Für die Überwerfung waren 12 Millionen Franken und für die Anpassung in Effretikon 4 Millionen Franken eingerechnet. Im Verlauf der Bearbeitung des Projektes zeigte sich, dass der Aufwand für dieses Vorhaben infolge dessen Komplexität massiv unterschätzt worden war. Es musste mit 50 bis 80 Millionen Franken Gesamtkosten gerechnet werden. Dies hätte den Kostenrahmen gesprengt.

Die Betriebszustände wurden in der Folge überprüft. Dabei stellte sich heraus, dass das mit der 2. Teilergänzung zur S-Bahn angestrebte Ziel eines reinen Halbstundentakts der S3 mit gutem Anschluss in Effretikon an die S2 mit einer günstigeren Lösung erreicht werden kann. Diese ist inzwischen verwirklicht und am 2. Juni 1996 in Betrieb genommen worden. Anstelle der Überwerfung Hürlistein und der vierspurigen Einführung wurden in Effretikon zusätzliche Weichenverbindungen und ein neues, von Oerlikon aus fernsteuerbares Stellwerk gebaut. Die Gesamtkosten dafür betragen gemäss Kostenvoranschlag 27 Millionen Franken. Die Projektänderung bewirkte auch einen neuen Kostenteiler zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und dem Kanton Zürich. Der kantonale Anteil beträgt neu 13,3 Millionen Franken. Mit dieser Projektänderung erübrigt sich die Erstellung der Überwerfung für den heutigen Fahrplan der S-Bahn. Es stellt sich jedoch die Frage, ob künftige Angebotsverbesserungen der S-Bahn eine derartige Investition erfordern könnten.

Als Folge der niveaugleichen Kreuzung der Verbindungen Dietlikon–Winterthur und Winterthur–Bassersdorf können im Abschnitt zwischen Effretikon und Hürlistein Verspätungen von 1–2 Minuten entstehen, die durch eine Überwerfung weitgehend vermieden werden könnten. Durch solche Verspätungen wird jedoch die Betriebs- bzw. Fahrplanstabilität in den kritischen Knoten nicht gefährdet. Kapazitätsbestimmend ist im Korridor Zürich–Winterthur nicht die Verzweigung Hürlistein. Dafür sind der Bahnhof Zürich, die Strecke Zürich–Oerlikon, der Bahnhof Oerlikon, die Zufahrten zum Knoten Winterthur, der Knoten Winterthur selbst sowie die möglichen Zugfolgezeiten auf dieser Strecke massgebend. Im Rahmen der 1. Etappe von Bahn 2000 werden in diesem Bereich die folgenden leistungssteigernden Massnahmen verwirklicht: Ein 3. und ein 4. Gleis zwischen Zürich und Wipkingen, ein zusätzlicher Spurwechsel in Zürich Nord, die zusätzlichen Blockstellen Holberg und Eich zwischen Flughafen und Effretikon, ein zusätzlicher Spurwechsel auf der Bassersdorfer Seite des Flughafenbahnhofs, ein 3. Gleis zwischen Tössmühle und Winterthur und zusätzlicher Spurwechsel auf der Westseite von Winterthur. Bereits verwirklicht wurden die erwähnten Massnahmen in Effretikon mit dem Ausbau der Fernsteuerung ab Oerlikon. Alle diese Massnahmen ermöglichen zwischen Zürich und Winterthur einen optimierten Zugverkehr und gestatten es, die Ziele der 1. Etappe von Bahn 2000 und der 2. Teilergänzung der S-Bahn zu erreichen. Dank seinen hochtechnisierten Sicherungsanlagen gilt der Schienenverkehr als sicheres Verkehrsmittel. Mit der neuen Zugsüberwachung konnte ausserdem eine noch höhere Sicherheitsschwelle erreicht werden. Niveaugleiche Kreuzungen, die mit der modernen Zugüberwachung ausgerüstet sind, weisen darum keine besonderen Gefahrenpotentiale mehr auf.

Die 1992 durchgeführte Projektierung ergab für das Überwerfungsbauwerk Hürlistein allein Grobkosten von rund 55 Millionen Franken. Aufgrund des seitherigen Teuerungsverlaufs dürften die Kosten heute etwa in der gleichen Grössenordnung liegen.

Der Flughafenbahnhof ist heute durch die S-Bahn lediglich mit der S2 im Stundentakt erreichbar. Er ist jedoch sehr gut in das nationale Schnellzugsangebot eingebunden. Am 6. März 1995 hat der Kantonsrat mit den Grundsätzen über die Angebotsentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs das Ziel festgelegt, zusätzlich zu den Leistungsverbesserungen der 2. Teilergänzung der S-Bahn eine bessere Einbindung des Flughafens in den Regionalverkehr anzustreben und zu diesem Zweck auf der Verbindung Zürich–Flughafen–Winterthur den Bedienungsstandard zu verbessern. Der Regierungsrat hat sodann in der Vorlage 3399 betreffend die 5. Bauetappe am Flughafen das Ziel formuliert, den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs im landseitigen Verkehr des Flughafens deutlich zu steigern und zu diesem Zweck die Kapazitäten massiv auszuweiten sowie die Attraktivität zu steigern. Der Modal Split (Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr) soll bei den Flugpassagieren von 35% auf 50%, beim Personal von 25% auf 40% steigen. Sowohl die Schweizerischen Bundesbahnen wie auch der ZVV sind bestrebt, unter Einbezug der nationalen Verkehrs auf der Strecke Zürich HB–Oerlikon–Flughafen das Angebot weiter zu verdichten und auf der Strecke Flughafen–Winterthur mindestens eine halbstündliche Verbindung anzubieten. Heute besteht auf der Strecke Winterthur–Flughafen–Zürich zeitweise ein halbstündliches Angebot mit

Fernverkehrszügen. Per Fahrplanwechsel 1997 wird dieses Angebot ganztags zum Halbstundentakt verdichtet. Damit wird der angestrebte Standard auf der Strecke Winterthur–Flughafen erreicht.

Für eine weitere Verbesserung der Anbindung des Flughafens bestehen im Bereich des Hauptbahnhofs Zürich Engpässe bei den Perronkanten und den Zufahrten. Noch liegt keine betrieblich machbare Lösung vor, um zusätzlich zur bestehenden S2 weitere S-Bahnen zum Flughafen zu führen. Der ZVV hat deshalb der S-Bahn-Organisation Zürich den Auftrag erteilt, im Hinblick auf den Fahrplanwechsel 1999 Lösungsmöglichkeiten für viertelstündliche Verbindungen zwischen Zürich Hauptbahnhof–Oerlikon und dem Flughafen vorzulegen. Dabei soll insbesondere auch die Kombination mit Schnellzügen geprüft werden.

Der Bau einer Überwerfung beim Hürlistein kann an Angebotsverbesserungen der S-Bahn keinen Beitrag leisten. Der Kapazitätsengpass liegt nicht in diesem Bereich. Auch von seiten der SBB wird die Überwerfung Hürlistein im Rahmen der 2. Teilergänzung der S-Bahn und der 1. Etappe von Bahn 2000 zurzeit nicht weiterverfolgt.

Unter den gegebenen Umständen hat der Kanton keine Veranlassung, sich an einem Bau der Überwerfung Hürlistein zu beteiligen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft, der Finanzen und der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi