

## **17. Verbesserungen auf der Stammstrecke Winterthur–Zürich bis zum Bau des Brüttener Tunnels**

Antrag des Regierungsrates vom 2. Juni 2021 zum Postulat KR-Nr. 89/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5724

*Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Hier liegt ein einstimmiger Antrag vor, nämlich das Postulat betreffend Verbesserungen auf der Stammstrecke Winterthur–Zürich bis zum Bau des Brüttenertunnels als erledigt abzuschreiben. Die Vorlage wurde an insgesamt zwei KEVU-Sitzungen beraten. Der Erstpostulant, Kollege Manuel Sahli, hat anlässlich der Vorlagenpräsentation durch die Volkswirtschaftsdirektion, durch das Amt für Mobilität und durch den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) seine mündliche Stellungnahme abgegeben.

Der Bericht des Regierungsrates und die Ausführungen durch die Volkswirtschaftsdirektion legt den Zeitplan des STEP-2035-Projektes (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*), das den neuen Namen «MehrSpur Zürich–Winterthur» trägt, dar, geht auf die vielfältigen Interdependenzen zwischen dem ZVV und den SBB ein und zeigt die Möglichkeiten für eine Fahrplanverdichtung beziehungsweise Angebotssteigerung in der Zwischenzeit auf. Diese sind aufgrund des komplexen Regimes für Personen- und Gütertransporte sehr eingeschränkt beziehungsweise de facto nahe null, davon konnte sich die Kommission überzeugen. Das einzige Ventil sind längere Zugkompositionen, damit mehr Personen gleichzeitig befördert werden können, auch zu Randstunden und vor allem während des frühen und mittleren Nachmittags. Dieser Aspekt ist nun mit einer unbestrittenen Ergänzung in die ZVV-Strategie aufgenommen worden, dazu haben Sie vorhin bei der Vorlage 5730a Ja gesagt. Das ganze Paket ist also dort integriert worden und gibt eine Vorlage für den ZVV.

Ich bitte Sie, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Danke.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Ich spreche gleich zu allen drei Abschreibungen (*auch die folgenden Traktanden, Vorlagen 5745 und 5746*): Zur Verbesserung der Stammstrecke Zürich–Winterthur konnte die Regierung aufzeigen, dass alle möglichen Varianten einer Verbesserung des Angebotes geprüft wurden. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass bis zum STEP 2035 Engpässe bestehen werden, eine grundsätzliche Behebung dieses Missstandes aber nicht möglich ist. Aber wie es Alex Gantner erklärt hat: Im Rahmen des Möglichen wird versucht, eine Linderung zu bringen. Wir schreiben dieses Postulat ab.

Dann zum nächsten Traktandum, selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs: Das ziemlich genau vor drei Jahren eingereichte Postulat wurde von der SVP nicht überwiesen, da es für uns schon damals klar war, dass diesbezüglich noch keine aussagekräftigen Antworten gegeben werden können. Dies hat sich

nun bewahrheitet, aus der Sicht der SVP sind wir nicht weiter als vor drei Jahren. Ich hoffe, die Verwaltung konnte die Antwort mit möglichst kleinem Aufwand erledigen.

Dann das dritte Postulat noch, die Autostopp-Haltestellen: Auch dieser als Motion eingereichte Vorstoss wurde durch die SVP abgelehnt und schlussendlich der Regierung als Postulat überwiesen. Auch bei dieser Postulatsantwort haben wir nicht viel Neues erfahren, was anlässlich der Überweisung nicht schon bekannt war. Beide Vorstösse wurden wohl als Wahlkampfinstrumente im Jahr 2018 vor den letzten Kantonsratswahlen von 2019 eingereicht. Wir sind gespannt, was uns diesen Herbst in Bezug auf Wahlkampfaktionen und -aktivitäten für Vorstösse erwarten. Die SVP schreibt alle Postulate ab.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Ich bedanke mich erst mal für die Postulatsantwort. Das Ganze betrifft ja die «MehrSpur Zürich–Winterthur», und wie wir auch bereits gehört haben, wurde hier im Rahmen der Strategie, die ja zuvor besprochen wurde, bereits ein Hauptpunkt aufgenommen, nämlich die Komposition der Züge, dass diese auch berücksichtigt wird. Hier muss man sicher auch in Richtung der SBB schauen beziehungsweise darauf, dass es zu wenigen Zugsausfällen und verkürzten Zügen auf der Strecke Zürich– Winterthur kommt, welche die Situation weiter verschärfen. Trotzdem hätte ich mir bei der Beantwortung noch gewünscht, dass man sich ein bisschen weniger hinter Corona (*Corona-Pandemie*) versteckt und vielleicht ein paar weitere Varianten noch genauer erläutert. So kam zum Beispiel das Konzept aus Sankt Gallen gar nicht zum Zug beziehungsweise wurde nicht weiter erläutert, auch wenn man hier sagen muss, dass es für den Kanton Zürich wohl sicher eher nachteilig ist. Trotzdem würde ich mir im Rahmen eines solchen Postulates wünschen, dass auch solche Varianten beziehungsweise Alternativen geprüft würden. Wie auch immer, die AL wird der Abschreibung des Postulates zustimmen. Besten Dank.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Wir sprechen hier über ein Postulat, das noch vor der Corona-Pandemie eingereicht wurde. Damals waren die Züge zwischen Zürich und Winterthur während den Hauptverkehrszeiten teilweise sehr voll. Seit der Pandemie hat sich die Situation kurzfristig etwas entschärft. Zumindest nach den Prognosen sollte die Nachfrage jetzt wieder ungefähr bei 90 Prozent des Vor-Krisen-Niveaus liegen. Da die Pandemie aber auch zu einer Veränderung des Distanzgefühls geführt hat, kann davon ausgegangen werden, dass sich das Wohlbefinden in den entlasteten, aber trotzdem ziemlich vollen Zügen nicht unbedingt verbessert haben dürfte.

Seit der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn bestehen zwischen den Hauptbahnhöfen Zürich und Winterthur sowohl via Stadelhofen als auch via Oerlikon viertelstündliche Verbindungen. Ein weiterer baulicher Ausbau wird erst mit dem Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur» ab voraussichtlich 2035 möglich sein. Bis dahin werden aber auch auf mehreren Linien markante Kapazitätsengpässe vorausgesagt. Spätestens, wenn die Nachfrage wieder auf dem Vor-Krisen-Niveau

liegt, sollte man aber auch mal das Paradigma «Billet gleich Sitzplatz» überdenken. Etwas mehr Platz für Stehplätze anstelle von Sitzplätzen in den Kompositionen wäre zumindest prüfenswert. Wir schreiben das Postulat ab.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Die Tatsache, dass mit dem Brüttenertunnel eine Rieseninvestition geplant ist und diese auch vom Bund finanziert wird, zeigt, dass es nicht viele andere Möglichkeiten gibt. Die betrieblichen Optionen sind eher beschränkt. Deshalb kam dann ja auch die Idee zustande, dass wir schauen sollten, dass die Leute zumindest, wenn es die Möglichkeit gibt, sich nicht auf den Füßen herumstehen müssen. Wir haben das ja in der ZVV-Strategie erwähnt, dass man schauen soll, wie eigentlich diese Kompositionen ausgelastet sind. Heute haben wir immer wieder die Situation, dass man selbst am Nachmittag plötzlich in einer überfüllten S-Bahn sitzt, und dies nicht nur zwischen Zürich und Winterthur, weil nämlich einfach nur eine Komposition geführt wird statt zwei. Und die SBB scheinen heute wirklich keine grosse Ahnung zu haben, wie voll ihre Züge sind. Schaut man sich nämlich die Belegungsanzeige an, so bekommt man eine ganz andere Information. Auch werden spezielle Festtage, nennen wir das mal so, wie zum Beispiel der Silvesterlauf, systematisch ignoriert. Wir hoffen, dass mit dem Antrag, den wir in der ZVV-Strategie eingereicht haben, der ZVV die Möglichkeit hat, auf die SBB mehr Druck auszuüben, damit wir dort eine Verbesserung der Situation haben. Dann ist es natürlich schon so: Es gibt eben viele Verbesserungsmöglichkeiten in den Randzeiten, die es, hoffen wir, bald geben wird. Und bei den weiteren Optionen, die man für die Zukunft denkt, sollte man, denke ich, nicht nur daran denken, dass es mehr Stehplätze gibt, sondern es gibt auch eine andere Möglichkeit, zu mehr Sitzplätzen zu kommen. Häufig ist es nämlich tatsächlich der Fall, dass die erste Klasse wesentlich schlechter belegt ist als die zweite. Deshalb hat die KEVU beim ZVV ja einmal beantragt, dass man sich in Zukunft überlegen sollte, ob nicht auf der Zürcher S-Bahn eine reine zweite Klasse zielführender wäre, denn dann hätten nämlich mehr Leute Platz auf kleinstem Raum.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Dass die Strecke Zürich–Winterthur zu den am häufigsten genutzten Strecken gehört, das ist bekannt. Ob und wie dem Dichtestress in den Zügen bis zur Realisierung des Brüttenertunnels begegnet werden kann, auf diese Postulatsantworten war wahrlich auch die FDP gespannt. Nun ist es ja so, dass infolge Corona eine minimale Entspannung prognostiziert wird, trotz Zuversicht des ZVV auf eine Rückkehr der Passagiere in den öffentlichen Verkehr. Der tatsächliche Kapazitätsengpass auf der Strecke wird aber in Zukunft weiterbestehen. Der Bericht der Regierung zeigt wohl auf, was ZVV und SBB gemeinsam dagegen gemacht haben, welche Verbesserungsmöglichkeiten angedacht waren. Allerdings sind die Resultate erwartungsgemäss nicht gerade rosig, denn ein Befreiungsschlag wie das Projekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» ist jetzt natürlich noch nicht in Sicht, das kommt ja erst noch. Auch die evaluierten Ansätze, wie beispielsweise zusätzliche, aber eben langsamere S-Bahnen, S-Bahn-Verbindungen via Wallisellen oder Kloten etwa, sind sicherlich nicht zweckmässig, da sie von der Kundschaft wohl kaum angenommen werden

würden. Und in Bezug auf Rollmaterial sind dem Kanton Zürich ebenfalls die Hände gebunden. Das heutige Doppelstockmaterial wird wohl bis 2029/2030 im Einsatz sein, wenn dann die ersten Fahrzeuge der neuen Generation mit optimierten Kapazitäten erwartet werden. Bis dann kann dank des Einsatzes des ZVV bei den SBB wohl mit einer kleinen Anpassung der Kompositionslänge wenigstens etwas Abhilfe geschaffen werden. Im Übrigen teilt die FDP nicht die Hoffnung der SP, dass man mit der Abschaffung der ersten Klasse tatsächlich diese Kapazitätsengpässe lösen könnte. Zentral ist für uns, dass das Projekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen vorangetrieben werden. Wir sind zuversichtlich, dass der Fokus der Direktion darauf liegt. Auf kantonaler Ebene steht ja dann mit dem Plangenehmigungsverfahren, das 2023 starten soll, die grösste Hürde an, bezüglich nämlich der erwarteten möglichen Einsprachen. Wir dürfen gespannt sein, was da kommt und was das für Auswirkungen haben wird. Wir folgen dem Antrag der Regierung auf Abschreibung.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

**Das Postulat KR-Nr. 89/2019 ist abgeschlossen.**

Das Geschäft ist erledigt.