

Sitzung vom 21. April 1999

**763. Anfrage (Wiedereinbau des dritten Gleises Effretikon–Winterthur und Bau des Überwerfungsbauwerks «Hürlistein»)**

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 15. Februar 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Die Benützerinnen und Benützer der S-Bahn-Linie S12 erleben es tagtäglich, dass ihre Züge bei der Fahrt von Zürich in Richtung Winterthur entweder vor der Einmündung der Flughafenlinie in die Linie Stadelhofen–Stettbach–Effretikon beim «Hürlistein» oder im Bahnhof Effretikon abbremsen und vielfach anhalten müssen, um Schnellzügen den Vortritt zu lassen. Dadurch wird die S-Bahn-Fahrt nicht sehr attraktiv. Zudem wird dadurch der Anschluss von der S12 auf die Schnellzüge in die Ostschweiz in Winterthur regelmässig verpasst.

Die Ursachen für diese gestörte Betriebsweise sind bekannt: Zwischen Effretikon und Winterthur fehlen das bereits in der Volksabstimmung vom November 1989 vom Zürcher Volk mit der Vorlage «Zweite Teilergänzung der S-Bahn» bewilligte «Überwerfungsbauwerk Hürlistein» sowie die früher vorhanden gewesene dritte Spur Effretikon–Winterthur.

In den kalten Tagen hat sich das Fehlen dieser Bauten fatal ausgewirkt. Mit den beiden Bauwerken wäre die Strecke Winterthur–Zürich nicht so stark betroffen gewesen. Da die erwähnten Ausbauten mehr als dringlich sind und der «Brüttenertunnel» sicher nicht rasch gebaut wird, frage ich den Regierungsrat:

1. Auf wann ist die Realisierung der beiden Ausbauten «Überwerfung Hürlistein» und «Drittes Gleis Effretikon–Winterthur-Töss» vorgesehen?
2. Wie hoch sind die Kosten für das «Überwerfungsbauwerk Hürlistein», und wie hoch für das «dritte Gleis Effretikon–Winterthur-Töss»?
3. Wie erklärt sich der Regierungsrat die in früheren Antworten auf Vorstösse genannte Kostensteigerung des «Überwerfungsbauwerkes Hürlistein» seit der Volksabstimmung vom November 1989?
4. Die beiden Ausbauten dienen vor allem der Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung der S-Bahn (S12); also muss auch der Kanton einen Teil der Kosten tragen. Wie hoch ist der Anteil des Kantons Zürich an diesen Bauwerken, und auf wann ist eine Vorlage des Regierungsrates zu erwarten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Es trifft zu, dass die Züge der S12 zwischen Dietlikon und Effretikon häufig die Vorbeifahrt verspäteter Schnellzüge abwarten müssen und dadurch ihrerseits durchschnittlich zwei Minuten verspätet in Winterthur eintreffen. Die Anschlüsse an die weiter führenden Regionalzüge bleiben in der Regel sichergestellt. Die in der Anfrage erwähnten Anschlüsse an die Schnellzüge bestehen hingegen auch bei pünktlichem Verkehren der S12 nicht. Sie waren auch nie vorgesehen, weil sonst der vor der S12 in Winterthur eintreffende Schnellzug fünf Minuten stehen bleiben müsste, um die S12 abzuwarten und genügend Zeit zum Umsteigen zu berücksichtigen. Die Folge wäre eine Verschlechterung aller anderen Anschlüsse.

Eine so genannte Überwerfung dient dazu, das niveaugleiche Kreuzen zweier entgegengerichteter Züge zu vermeiden, indem der eine von ihnen auf einem anderen Niveau geführt wird. Da die Verspätungsquelle für die S12 nicht bei einem entgegenkommenden, sondern bei einem in gleicher Richtung verkehrenden Zug liegt, würde diese mit einer Überwerfung nicht beseitigt. Der Bau der Überwerfung «Hürlistein» ist darum heute in keinem Konzept vorgesehen. Dagegen sind im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000 zwischen Zürich und Winterthur verschiedene kleinere und grössere Investitionen geplant. Sie wurden in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 255/1996 aufgelistet und sind heute entweder bereits in Betrieb oder im Bau. Sie stützen sich auf eingehende Untersuchungen und Betriebssimulationen der SBB und werden vor allem in den Hauptverkehrszeiten zu einer

wesentlich verbesserten Pünktlichkeit im Fernverkehr sorgen und damit auch die Behinderungen der S12 vermindern.

Um über ein drittes Gleis zwischen Winterthur-Töss und Effretikon und die Überwerfung «Hürlistein» verlässliche Kostenangaben machen zu können, müssten mindestens Vorprojekte erstellt beziehungsweise die seinerzeitige Projektstudie überarbeitet und aktualisiert werden. Da beide Massnahmen in den gegenwärtigen Angebotskonzepten nicht benötigt werden, liegt auch keine Kostenschätzung vor. Unter diesen Voraussetzungen ist es auch nicht sinnvoll, Diskussionen über einen allfälligen Kostenteiler zu führen.

Für das ganze S-Bahn-System ist jedoch festzuhalten, dass dieses abgesehen von der 12 km langen Neubaustrecke durch den Zürichbergtunnel auf den gleichen Gleisen betrieben wird wie der Fern- und Güterverkehr. Bei diesem Mischbetrieb ist nicht zu vermeiden, dass Störungen aus dem übergeordneten Netz auch auf die S-Bahn übertragen werden. Inwieweit einzelne Störungsquellen nun nach und nach ausgemerzt werden sollen, wird gegenwärtig vom Zürcher Verkehrsverbund im Rahmen eines besonderen Projektes geprüft. Dabei wird das gesamte S-Bahn-System untersucht. Ziele dieses Projekts sind der Ausbau der Marktstellung des regionalen öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich, die grösstmögliche Abstimmung der S-Bahn auf das neue Angebot von Bahn 2000 und die effizientere Produktion des Angebots.

Über das Konzept Bahn 2000, 1. Etappe, und die 2. Teilergänzung der S-Bahn hinausgehende Investitionen haben sich auf dieses Projekt des Verkehrsverbundes, die durch den Bund zu konkretisierenden Ziele der 2. Etappe von Bahn 2000 und auf die Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich abzustützen. In allen drei Bereichen sind die Arbeiten erst aufgenommen worden. Erste Ergebnisse können im Verlauf des Jahres 2000 erwartet werden.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**