

Sitzung vom 10. Januar 2007

**34. Motion (Behebung des Kapazitätsengpasses der S-Bahn
beim Bahnhof Stadelhofen)**

Die Kantonsräte Thomas Maier, Dübendorf, Gerhard Fischer, Bäretswil, und Thomas Weibel Horgen, haben am 2. Oktober 2006 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Konzepte für die Behebung des Kapazitätsengpasses der S-Bahn beim Bahnhof Stadelhofen aufzuzeigen, einen Kreditantrag vorzulegen und dessen Umsetzung so rasch wie möglich in Angriff zu nehmen. Insbesondere ist der Bau eines vierten Gleises im Bahnhof Stadelhofen in Kombination mit einem zweiten, einspurigen Riesbachtunnel zu prüfen.

Begründung:

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 hin werden verschiedene Verbesserungen im S-Bahn-Verkehr eingeführt und damit die Erfolgsgeschichte der Zürcher S-Bahn fortgeschrieben. Unter anderem wird mit der S 15 eine komplett neue Linie geschaffen, welche das Zürcher Oberland direkt im 15-Minuten-Takt an den Zürcher HB anschliessen wird. Intensive Bemühungen, diese neue S 15 in Dübendorf halten zu lassen, verliefen leider ohne Erfolg.

Für nahe an Zürich gelegene Agglomerationsgemeinden besteht somit die Gefahr, zwischen Stuhl und Bank zu fallen. Um einer weiteren, großflächigen Zersiedelung der Landschaft entgegenzuwirken, werden Verbesserungen (mehr Verbindungen) im S-Bahn-Verkehr für zürichnahe Agglomerationsgemeinden wohl unumgänglich. Dübendorf ist hier nur ein Beispiel zur Illustration des Problems.

Einem weiteren Ausbau der S-Bahn-Verbindungen in Richtung Winterthur und Zürcher Oberland (Uster, Wetzikon) steht unter anderem eine auch von Fachleuten bestätigte Kapazitätsgrenze auf der Strecke Stettbach–Stadelhofen–Zürich HB im Weg. In der Tat ist diese Strecke heute so intensiv genutzt, dass bereits kleinste Störungen im Betrieb oder minimale Verspätungen einzelner S-Bahnen in Stosszeiten zu massiven Verspätungen und Verschiebungen im gesamten S-Bahn-Verkehr führen. Verschiedene kleinere Verspätungen und Störungen zeigen dies wöchentlich für Reisende der S 12, S 9, S 3, S 6 oder S 5.

Es bestehen unter anderem folgende konkrete Probleme:

- Die Züge von Stadelhofen kommend in Richtung rechtes Seeufer müssen im Tunnel immer die Gegenspür der Züge von Stettbach nach Stadelhofen auf gleicher Höhe kreuzen, was die Kapazität der ganzen S-Bahn enorm einschränkt. Das Nadelöhr Stadelhofen ist daher auch kapazitätsbestimmend für das ganze S-Bahn-Netz.
- Zur Komplettierung der vollwertigen Doppelspurstrecke Stadelhofen–Tiefenbrunnen fehlt der so genannte zweite Riesbachtunnel (neuer, einspuriger Tunnel). Dieser Tunnel wurde aus der seinerzeitigen S-Bahn-Vorlage von 1981 aus Spargründen (ca. 50 Mio. Franken) gestrichen.
- Wünschbar wären vier Gleise im Bahnhof Stadelhofen (wie in Zürich HB Museumstrasse).

Es ist anscheinend eine Tatsache, dass auf den erwähnten Strecken kein zusätzlicher Verkehr mehr möglich ist. Es fehlt Platz «zwischen» bestehenden S-Bahnen, Anschlüsse können nicht mehr in genügender Qualität eines Taktfahrplanes garantiert werden und die Züge bestehen bereits heute in Stosszeiten aus maximal möglichen drei Kompositionen.

Offenbar hatte man bei der Planung und Realisierung der S-Bahn in den 80er- und 90er-Jahren nie an einen solchen Erfolg gedacht und zum Beispiel im Bahnhof Stadelhofen lediglich drei Gleise realisiert, obwohl im unterirdischen Bahnhof Zürich HB Museumstrasse vier Gleise vorhanden sind und sämtliche Linien, die diese Strecke befahren, sowohl im Hauptbahnhof wie auch in Stadelhofen halten.

Auch in Zukunft ist gemäss Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsprognosen mit einer grossen Zunahme der Pendlerströme von und nach sowie um Zürich zu rechnen. Es kann nicht das Ziel des Kantons Zürich sein, diese auf den Strassen abzuwickeln. Aus diesem Grund wird ja auch die Glattalbahn und der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse realisiert. Der massive Engpass in Richtung Zürich Oberland, Winterthur und rechtes Seeufer bleibt aber weiterhin bestehen – eine weitere Verdichtung des Fahrplans scheint ohne bauliche Massnahmen unmöglich zu sein.

Der Bund ist sich offensichtlich dieser Probleme ebenfalls bewusst. So haben die eidgenössischen Räte erst kürzlich eine Aufstockung des Infrastrukturfonds für Agglomerationen von 3 Mrd. Franken beschlossen. Dieses Geld soll sinnvoll in den ÖV fliessen und nur bedingt in den Bau von neuen Strasseninfrastrukturen.

Aus diesen Gründen muss dringend mit der Planung und Realisierung zur Behebung dieses Engpasses begonnen werden. Mögliche Lösungen könnten aus folgenden Massnahmen bestehen:

1. Bau eines zweiten, einspurigen Riesbachtunnels aus Gleis 3 heraus mit Unter- oder Überquerung des Zürichbergtunnels (kreuzungsfrei), damit die Kapazität vergrössert werden kann.
2. Bau eines vierten Perrongleises entweder auf gleicher Höhe wie die heutigen Gleise 1–3 oder einen Stock tiefer auf Niveau Personenpassage (direkt hinter der Rückwand der Läden und des WCs) mit direkter Einstiegsmöglichkeit in die Züge auf Höhe Passage.

Zu Punkt 2 ist festzuhalten, dass dies nur sinnvoll erscheint zusammen mit der Realisierung eines zweiten Riesbachtunnels. Bei der Lösung mit einem tiefer gelegten Gleis wäre ein zweiter Riesbachtunnel sehr gut anschliessbar.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Thomas Maier, Dübendorf, Gerhard Fischer, Bärenswil, und Thomas Weibel, Horgen, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bahnhof Stadelhofen besteht heute aus einer Anlage mit drei Gleisen. Richtung Westen führt der zweigleisige Hirschengrabentunnel zum Hauptbahnhof. Nach Osten verzweigt sich das System zum zweigleisigen Zürichbergtunnel in Richtung Stettbach sowie zum eingleisigen Riesbachtunnel in Richtung Tiefenbrunnen. Die Bahnanlagen wurden in den 1980er-Jahren zu einem grossen Teil neu erstellt.

Ab Dezember 2006 werden in den Hauptverkehrszeiten neun S-Bahn-Linien im Halbstundentakt sowie einzelne Zusatzzüge über Stadelhofen geführt. Betriebssimulationen im Zusammenhang mit künftigen S-Bahn-Ausbauten haben gezeigt, dass die bestehende Infrastruktur genügt, um auch mittelfristig eine zusätzliche beschleunigte Linie vom rechten Ufer auch in den Hauptverkehrszeiten aufnehmen zu können.

Der grosse Nachfragezuwachs seit dem Start der S-Bahn im Jahr 1990 führt allerdings dazu, dass die S-Bahn-Linien im Furttal (S6), im Limmattal (S3 und S12), am rechten Seeufer (S7), im Unterland (S5) und auf der Strecke Zürich–Effretikon (S3) bzw. Zürich–Winterthur (S12) in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Die stetig steigende Nachfrage bewirkt zudem längere Fahrgastwechselzeiten an den Haltepunkten, womit sich die Verspätungsanfälligkeit der Züge zusätzlich verschärft. Dadurch ist die Zuverlässigkeit des eng vernetzten öffentlichen Verkehrssystems des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) gefährdet.

Die prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung lässt eine weitere starke Zunahme der Pendlerströme nach Zürich erwarten. Entsprechend den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts soll der öffentliche Verkehr in Zukunft die Hälfte des Verkehrswachstums übernehmen. Darauf beruhend rechnet der ZVV in den Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr bis 2012 mit einer zusätzlichen Nachfrage im gesamten öffentlichen Verkehr von 20% (Basis 2004; Vorlage 4335). Wird sich diese Entwicklung fortsetzen, ist bis in 20 Jahren allein bei der S-Bahn eine Nachfragesteigerung von gegen 80% zu erwarten. Auf Grund dieser Entwicklungen muss für die S-Bahn ein entsprechendes Angebot bereitgestellt werden.

Die vorgeschlagenen zusätzlichen Gleisanlagen in Stadelhofen einschliesslich des Baus eines zweiten Riesbachtunnels könnten zwar in einem gewissen Umfang mithelfen, die Fahrplanstabilität allgemein zu verbessern. Eine optimale Nutzung des vorgeschlagenen viergleisigen Bahnhofes würde aber voraussetzen, dass die Leistungsverbesserung möglichst gleichmässig auf beide Achsen (rechtes Seeufer und Zürichbergtunnel) verteilt würde. Schon heute werden aber in den Hauptverkehrszeiten in Richtung Zürichbergtunnel doppelt so viele Linien wie in Richtung rechtes Seeufer geführt. Deshalb kann allein von einem zusätzlichen Perrongleis und einem zweiten Riesbachtunnel keine wesentliche Leistungserhöhung erwartet werden. Die erweiterten Gleisanlagen würden auch die Machbarkeit des geforderten zusätzlichen Haltes der neuen S15 in Dübendorf nicht nennenswert verbessern. Das vorgegebene Taktgefüge im Glattal und die den Fahrplan bestimmenden Einspurstrecken im Knonaueramt lassen für einen zusätzlichen Halt der S15 kaum Gestaltungsspielraum.

Ein viertes Gleis beim Bahnhof Stadelhofen müsste aus Platzgründen unterirdisch angelegt werden. Zusammen mit dem Bau eines zweiten, daran anschliessenden einspurigen Riesbachtunnels würden gemäss einer Grobschätzung der SBB Kosten von rund 350 Mio. Franken entstehen. Sehr aufwendig wäre insbesondere der Bau der Anschlüsse des zusätzlichen Gleises an die bestehenden Tunnels. Der Bahnbetrieb müsste während der Bauarbeiten aufrechterhalten werden. Dies würde die Bauarbeiten erschweren und das Projekt unverhältnismässig verteuern.

Aus all diesen Gründen wurde auf eine detaillierte Studie für einen Ausbau von Stadelhofen verzichtet. Die Lösung der Kapazitätsprobleme im Raum Zürich wird vielmehr über eine alternative Achse vorangetrieben. Zur langfristigen Entspannung der Situation wird die neue Durchmesserlinie gebaut (Vorlage 3817a). Die Eröffnung ist für 2013 bzw. 2015 geplant. Die Durchmesserlinie erlaubt im Zusammenhang

mit ergänzenden Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen und durch eine teilweise Neukonzeption der S-Bahn die notwendigen Angebotsverdichtungen in den Korridoren Furttal, Limmattal sowie Richtung Effretikon und Winterthur. Mit Ausnahme der angestrebten Verdichtung am rechten Seeufer, welche die noch verbleibende Kapazität von Stadelhofen beanspruchen kann, können die Kapazitätsengpässe durch die zweite Durchmesserlinie aufgehoben werden. Mit dieser Lösung kann ein im Verhältnis zum Nutzen sehr teurer Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sowie des anschliessenden Riesbachtunnels vermieden werden.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat daher, die Motion KR-Nr. 279/2006 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi