

Rudolf Graf
Eichstutz 3
8634 Hombrechtikon

KR-Nr. 90/1991

An das
Büro des Kantonsrates
8090 Zürich

**Einzelinitiative
für den Ausbau der SBB-Linie Zürich-Meilen-Rapperswil
auf durchgehender Doppelspur**

Ich reiche Ihnen folgende Einzelinitiative ein:

Antrag

Es wird der erforderliche Kredit für den Ausbau der Doppelspur der SBB-Linie Zürich-Meilen-Rapperswil auf durchgehende Doppelspur bewilligt.

Begründung

Mit der Einführung der S-Bahn am 29. Mai 1990 konnten am rechten Ufer keine Fahrplanverbesserungen angeboten werden, hingegen wurde die S 7 (Rapperswil-Meilen-Zürich) über den Zürcher Hauptbahnhof hinaus via Hardbrücke-Oerlikon-Kloten Stadt-Effretikon bis nach Winterthur geführt.

Mit den noch vorhandenen vielen Einspurabschnitten im gesamten S-Bahn-Netz sind die Störungsanfälligkeiten leider enorm: Die Verspätungen eines Zuges wirken sich direkt auf die entgegenkommenden Züge aus. Im eng vernetzten S-Bahn-System übertragen sich die Verspätungen unserer Linie auf alle anderen Linien und Strecken der S-Bahn.

Am rechten Seeufer werden auch künftig noch viele, allzu viele Einspurabschnitte existieren. Nach der Verwirklichung der 2. Teilergänzung der S-Bahn, über welche am 26. November 1989 im Kanton Zürich positiv abgestimmt wurde, werden auf unserer Linie noch folgende Einspurabschnitte verbleiben:

Stadelhofen-Tiefenbrunnen (Riesbachtunnel)	2,2 km
Herrliberg-Meilen	2,9 km
Uetikon-Stäfa	4,1 km
Üriikon-Rapperswil	<u>7,0 km</u>
Total	16,2 km

Somit verbleibt von der gesamten Länge von 32,2 km rund die Hälfte unserer Linie einspurig. Durch die geplante Einführung des Viertelstundentaktes auf dem unteren Streckenabschnitt sowie von Schnellzügen für die oberen Seegemeinden wird die Linie trotz der 2. Teilergänzung noch empfindlicher auf Störungen, als sie es heute schon ist.

Es ist somit leicht ersichtlich, dass auf unserer Linie künftig kaum ein leistungsfähiger, störungsfreier und flexibler Betrieb möglich sein wird. Ausserdem kann erst bei durchgehender Doppelspur wieder an den Verkehr mit Güter- oder speziellen Postzügen gedacht werden.

Zudem ist die Sicherheit einspuriger Strecken naturgemäss geringer als diejenige doppelspuriger Linien.

Den gravierendsten Engpass stellt immer noch der einspurige Riesbachtunnel dar. Aus heutiger Sicht ist es unverständlich, dass bei der Kreditvorlage von 1981 für das S-Bahn-Kernstück (Zürichberglinie) aus finanziellen Gründen der Kreditanteil für den zweiten Riesbachtunnel weggelassen wurde. Noch unbegreiflicher war, dass die SBB den einspurigen Riesbachtunnel unter einer mehr schlechten als rechten Aufrechterhaltung des Betriebs sanierten. Die Sanierungskosten waren unverhältnismässig hoch, und die Unannehmlichkeiten für die Bahn Passagiere überstiegen zeitweise die Grenze des Zumutbaren. Mit wenig Mehrkosten gegenüber der erfolgten Sanierung des Einspurtunnels unter Betrieb hätte man eine zweite Tunnelröhre bauen und anschliessend die bestehende Tunnelröhre sanieren können.

Der nachträgliche Bau des Tunnels für das zweite Gleis wird enorme Kosten verursachen, vor allem deshalb, weil die Einführung in den Bahnhof Stadelhofen grosse Anpassungsarbeiten nötig macht. Trotzdem ist die Doppelspur zwischen Stadelhofen und Tiefenbrunnen dringend notwendig.

Da für die Ausarbeitung von Bau- und Kreditvorlagen sowie für den Landerwerb und die Erledigung von Einsprachen erfahrungsgemäss viel Zeit benötigt wird, sind die nötigen Schritte heute einzuleiten, damit der Bau rechtzeitig begonnen werden kann. Für die Zukunft sollten weitere Fehlinvestitionen vermieden werden und alle noch nicht umgebauten Stationen gleichzeitig an die neuen S-Bahn-Wagen mit den höheren Einstiegen angepasst werden.

Ein weiteres Abwandern von Fahrgästen aus den oberen See Gemeinden auf die Glattallinie (Rapperswil-Uster-Zürich) oder auf das Privatauto sollte durch wesentlich attraktivere Fahrzeiten, ähnlich denen auf der S-Bahn-Linie S 5 der Glattallinie, verhindert und eine Trendwende zugunsten des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs eingeläutet werden.

Ausserdem muss daran erinnert werden, dass die Bevölkerung des rechten Zürichseeufers vor einigen Jahren in vorbildlicher Weise auf den Bau der geplant gewesenen Hochleistungsstrasse («Höhenstrasse») endgültig verzichtet und die Priorität dem öffentlichen Verkehr gegeben hat.

Ich bitte Sie, meine Einzelinitiative zu unterstützen.

Hombrechtikon, den 10. Mai 1991

Mit freundlichen Grüssen
Rudolf Graf

