

MOTION von Thomas Maier (GLP, Dübendorf), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Thomas Weibel (GLP, Horgen)

betreffend Behebung des Kapazitätsengpasses der S-Bahn beim Bahnhof Stadelhofen

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.

Thomas Maier
Gerhard Fischer
Thomas Weibel

279/2006

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 S15 eine komplett neue Linie geschaffen, welche das Zürcher Oberland direkt im 15-Minuten-Takt an den Zürcher HB anschliessen wird. Intensive Bemühungen diese neue S15 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, grobflächigen 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 Zürich 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 S12, S9, S3, S6 oder S5.

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 WC's) 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.