

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 259/2008

Sitzung vom 24. September 2008

**1479. Anfrage (S-Bahn-Entwicklung Zürich–Uster–Rapperswil)**

Kantonsrat Hans-Heinrich Heusser, Seegräben, hat am 7. Juli 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Geschäftsbericht des ZVV wurden im Jahr 2007 fünf Prozent mehr Fahrgäste befördert als im Vorjahr.

Als Benutzer der S5 und der S15 (Strecke Oberland–Zürich) kann man feststellen, dass auch die S15 bereits kurze Zeit nach ihrer Einführung sehr gut ausgelastet zu sein scheint. In diesem Zusammenhang interessiert, bis zu welchem Zeithorizont die heutigen baulichen Infrastrukturen den Anforderungen zu genügen vermögen.

Gemäss dem vom Regierungsrat vorgeschlagenen und in diesem Punkt durch den Kantonsrat unverändert verabschiedeten Verkehrsrichtplan ist der vollständige Ausbau der Strecke Uster–Jona mit dem Realisierungshorizont «langfristig» geplant.

Ich bitte daher den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche weitere Verdichtung des Fahrplans ist auf dem heutigen Schienenangebot vorgesehen und möglich?
2. Wann und wo ist der nächste Ausbauschritt bezüglich Doppelspurausbau der Strecke Uster–Jona geplant und wie weit fortgeschritten ist der heutige Planungsstand betreffend den Doppelspurausbau?
3. Welches sind die Voraussetzungen, die einen lückenlosen Doppelspurausbau der Strecke Uster–Jona unausweichlich machen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans-Heinrich Heusser, Seegräben, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Detaillierte Abklärungen und Planungen im Rahmen der 4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich haben gezeigt, dass auf dem Korridor Zürich–Uster–Rapperswil ohne Ausbau der Infrastruktur in den Hauptverkehrszeiten keine Züge mit der gewünschten entlastenden Wirkung

der S5 und S15 eingeführt werden können. Das Bahnangebot wird sich allerdings mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie 2013/2015 und der Einführung der 4. Teilergänzungen auf dem Korridor Zürich–Uster–Rapperswil nur geringfügig ändern. Die S14 (Hinwil–Uster–Zürich) wird künftig neu via Durchmesserlinie verkehren und damit schneller werden. Zudem wird der Ausbau der Bahnhöfe im Wehntal in den Hauptverkehrszeiten den Einsatz von 300-m-Zügen auf der S5 ermöglichen. Die S15 verfügt noch über Kapazitäten und kann weitere Fahrgäste aufnehmen. Mit geeigneten Massnahmen – z.B. Koordination Busanschlüsse, Rollmaterial, Kundeninformationen – soll kurzfristig eine gleichmässige Auslastung der S5 und S15 erreicht werden.

Zu Frage 2:

Mittelfristig muss auf diesem Korridor zwischen Uster und Jona erneut in die Infrastruktur investiert werden. Die derzeitige Planung zeigt, dass ein weiterer gezielter Teilausbau der Strecke die mittelfristig gewünschte Verbesserung des Angebotes und der Betriebsstabilität ermöglichen würde. Dabei steht der Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal, ergänzt durch gezielte flankierende Massnahmen, im Vordergrund. Ein solcher Infrastrukturausbau wäre aber mit hohen Kosten verbunden und wurde daher nicht in die Planungen der 4. Teilergänzungen S-Bahn integriert. Um die angestrebten Angebotsverbesserungen mittelfristig anbieten zu können, sollen die Planungen in Richtung Teilausbau zwischen Uster und Aathal weitergeführt und vorangetrieben werden.

Zu Frage 3:

Die Strecke zwischen Zürich HB und Uster ist durchgängig zweigleisig ausgebaut, wie auch die Strecken Aathal–Wetzikon, Bubikon–Rüti ZH sowie Grünfels (Jona)–Rapperswil. Die restlichen Abschnitte sind eingleisig. Der erwähnte weitere Teilausbau der Strecke zwischen Uster und Aathal würde genügen, um die gewünschte Verbesserung des Angebotes und der Betriebsstabilität zu ermöglichen. Daher ist ein vollständig zweigleisiger Ausbau der Strecke nicht notwendig. Auch wäre der zusätzliche Nutzen eines Vollausbaus gegenüber dem gezielten Teilausbau gering. Zudem würden die Kosten für einen Vollausbau deutlich über jenen des Teilausbaus liegen, was sich ungünstig auf die Kosten-Nutzen-Bilanz auswirken würde. Die Kosten für einen durchgängigen Ausbau (ohne die Drumlin- und Moorlandschaft zwischen Wetzikon–Schöneich und Hellberg) werden auf rund 300 Mio. Franken geschätzt, der Abschnitt Uster–Wetzikon auf rund 110 Mio. Franken. Dabei handelt es sich um grobe Richtkosten.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**