

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

KR-Nr. 69/2009

Sitzung vom 7. Mai 2009

**728. Anfrage (Investitionsbegehren zur Entlastung der S7
[Verlängerung der S16])**

Kantonsrätin Theresia Weber-Gachnang, Uetikon a. S., und Kantonsrat Lorenz Habicher, Zürich, haben am 2. März 2009 folgende Anfrage eingereicht:

In verschiedenen Medien wurde von der überfüllten S7 berichtet. Die Forderung einer Takt-Verbesserung der S7 zu den Hauptverkehrszeiten wurde aufgestellt, da bereits ab Männedorf keine Sitzplätze mehr frei sind. In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Welche Ausbauten und Massnahmen sind im Zusammenhang mit der 4. Teilergänzung des ZVV für den Bezirk Meilen und speziell die oberen Seegemeinden vorgesehen?
2. Was sind die voraussichtlichen Kosten als Folge der Realisierung des geforderten Viertelstundentaktes der S7 ab Fahrplanwechsel 2010/2011 für Kanton und Gemeinden?
3. Besteht ein Projekt oder eine Planung für einen Doppelspurausbau der Seelinie auf der heutigen Strecke der S7?
4. Mit welchen Kosten ist für einen Ausbau der Schieneninfrastruktur (Doppelspurausbau) auf der Linie des rechten Seeufers zu rechnen? Zu welchem frühesten Zeitpunkt wäre eine Inbetriebnahme möglich?
5. Wie stellen sich die Regierung und der ZVV zu einer möglichen Verlängerung der S16 bis Männedorf?
6. Welche Betriebs- und evtl. Infrastrukturkosten würden für Kanton und Gemeinden bei einer Verlängerung der S16 bis Männedorf anfallen und ab wann könnte diese Massnahme frühestens realisiert werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Theresia Weber-Gachnang, Uetikon a. S., und Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das Projekt der 4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich bezweckt, die bestehenden und absehbaren Kapazitätsengpässe im Netz der S-Bahn Zürich unter Nutzung der neuen Durchmesserlinie abzudecken. Durch die Angebotsausbauten sollen sich häufigere Fahrmöglichkeiten bieten, die Gesamtreisezeiten verkürzen und mehr Direktverbindungen angeboten werden. Die Durchmesserlinie soll voraussichtlich in den Jahren 2013 (Bahnhof Löwenstrasse, Weinbergtunnel und Einbindung Oerlikon) und 2015 (Altstetten–Zürich HB, «Westast») in Betrieb genommen werden.

Auf der Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil wird seit den Ausbauten im Rahmen der 2. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich im Jahr 1999 ein Konzept mit den je halbstündlich verkehrenden Linien S6, S7 und S16 angeboten. Die S6 (Baden–)Zürich HB–Uetikon und S16 (Thayngen–)Zürich HB–Herrliberg–Feldmeilen bilden am rechten Seeufer im stadtnahen Bereich gemeinsam einen Viertelstundentakt. Die S7 (Winterthur–)Zürich HB–Rapperswil verkehrt als beschleunigte S-Bahn auf dem Abschnitt Stadelhofen–Meilen ohne Halt und auf dem Abschnitt Meilen–Rapperswil mit Halt an allen Stationen. Zwischen der S6 und der S7 bestehen in Meilen gute Anschlüsse für den Binnenverkehr am rechten Seeufer. Der gesamte Korridor weist seit 1999 einen Nachfragezuwachs von 103% auf. Die stärkste Nachfrage verzeichnet die S7, die durchschnittlich 16000 Fahrgäste pro Tag befördert (Montag–Freitag, Jahresdurchschnitt 2008, gemessen an der Stadtgrenze). Kapazitätsengpässe treten dabei auf dem Abschnitt Zürich–Meilen nur in den Hauptverkehrszeiten bei zwei Kursen pro Tag auf. Auf allen anderen Abschnitten und tagsüber wird das Sitzplatzangebot als genügend eingestuft. Aufgrund der bestehenden und sich verschärfenden Kapazitätsengpässe ist im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich geplant, in den Hauptverkehrszeiten eine neue beschleunigte Linie S20 einzuführen, die auf dem Abschnitt Zürich Hardbrücke–Zürich HB–Stäfa einen Viertelstundentakt zur S7 bildet. Sie hält im Vergleich zur S7 zusätzlich in Küsnacht, jedoch nicht in Uetikon. Die Einführung bedingt den Bau eines Abstellgleises in Herrliberg–Feldmeilen. Es wird entlang der bestehenden Einspurstrecke Richtung Meilen erstellt, sodass es bei einem weiteren Ausbauschritt auch als Teil einer Doppelspur

dienen könnte. Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf rund 35 Mio. Franken. Die S20 kann nur zu Hauptverkehrszeiten und nur in Lastrichtung verkehren. Kapazitätsbestimmend wirkt dabei der Bahnhof Stadelhofen, der eine ganztägige Führung der S20 in beiden Richtungen nicht zulässt. Um auf dem kapazitätskritischen Abschnitt Hardbrücke–Zürich HB–Stadelhofen ein freies Zeitfenster zu erhalten, sind Fahrplananpassungen im Minutenbereich bei den Linien S5, S9, S14 und S15 notwendig. Diese Anpassungen setzen die Eröffnung des Westastes der neuen Durchmesserlinie im Jahr 2015 voraus.

Zu Frage 2:

Die Verdichtung der S7 zum Viertelstundentakt beziehungsweise die Einführung der S20 ist auf Fahrplanwechsel 2010 technisch nicht möglich. Der schnellstmögliche Einführungsstermin zu Hauptverkehrszeiten hängt neben den Ausbauten in Herrliberg-Feldmeilen von der Eröffnung des Westastes der Durchmesserlinie ab. Für eine über die Hauptverkehrszeiten hinausgehende ganztägige Führung in beiden Richtungen wäre nach heutiger Einschätzung mindestens ein Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise notwendig. Ein allfälliger Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen wird im Rahmen des überwiesenen Postulats (KR-Nr. 279/2006) betreffend Behebung des Kapazitätsengpasses der S-Bahn beim Bahnhof Stadelhofen geprüft. Weitere allenfalls notwendige Ausbauten auf dem Korridor wurden nicht untersucht.

Zu Fragen 3 und 4:

Es bestehen heute kein Projekt und keine Planungen für den integralen Ausbau der Strecke Stadelhofen–Meilen–Rapperswil auf Doppelspur, weil dies die Einführung eines Viertelstundentaktes bzw. der S20 ohne einen zusätzlichen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ohnehin nicht ermöglichen würde. Somit sind auch keine Baukosten und Realisierungszeiten bekannt.

Zu Fragen 5 und 6:

Die Verlängerung der S16 von Herrliberg-Feldmeilen nach Meilen und weiter wurde im Rahmen des Projektes 3. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich untersucht und aus verschiedenen Gründen verworfen. Sie würde eine Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen bedingen. Die Baukosten wurden auf 50 Mio. Franken veranschlagt (Kostenstand 2001). Die Verlängerung würde aber kaum eine Entlastungswirkung für die S7 bringen, weil sich die Fahrzeit der S16 im Vergleich zur S7 nahezu verdoppeln würde. Hinzu kommt, dass die S7 und die S16 Zürich HB in einem Abstand von nur drei Minuten erreichen. Für die Fahrgäste besteht damit kein Anreiz, anstelle der S7 die S16 zu benutzen, um bei einer wesentlich längeren Fahrzeit prak-

tisch gleichzeitig in Zürich einzutreffen. Das wird auch durch die S6 belegt, die für Meilen und Uetikon a. S. bereits heute eine Alternative zur S7 bildet und genügend freie Sitzplätze aufweist. Sie wird aber aufgrund der weniger attraktiven Fahrzeit kaum für alternative Fahrten genutzt. Eine Verlängerung der S16 wird daher nicht als geeignete Massnahme zur Linderung der Kapazitätsengpässe der S7 betrachtet.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi