

**ANFRAGE** von Christian Schucan (FDP, Uetikon am See), Hanspeter Göldi (SP, Meilen) und Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa)

betreffend Qualitative Weiterentwicklung des S-Bahn Netzes am rechten Zürichsee

---

Mit dem Doppelspurausbau Herrliberg-Feldmeilen – Meilen, der Kreuzungsstation Männedorf und dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen im Rahmen des Programms STEP Ausbauschnitts 2035 findet am rechten Zürichsee ein signifikanter quantitativer Ausbau statt, welcher bis Stäfa einen durchgängigen Viertelstundentakt ermöglicht. Allerdings geht damit die heutige S16- Linie verloren. Von den neu vier Linien führen drei Linien nach Zürich-Altstetten und weiter und nur eine Linie nach Oerlikon und von dort weiter nach Niederweningen, obwohl vom Passagieraufkommen der grössere Teil nach Oerlikon und der kleinere Teil Richtung Zürich-Altstetten fährt. Zudem führt dies dazu, dass die heutige direkte Verbindung zum Flughafen ebenfalls verloren geht und Reisende Richtung Flughafen lange Umsteigewege im Zürcher-HB auf sich nehmen müssen, was zu einer unerwünschten Verlagerung dieser Reisenden auf den MIV führen könnte! Qualitativ stellt dies also einen Rückschritt dar. Begründet wird dies mit Kapazitätsengpässen im Bahnhof Zürich-Oerlikon. In diesem Zusammenhang bitten wir daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche konkreten anderen Engpässe könnten aufgrund der Kapazitätseinschränkungen am Bahnhof Zürich-Oerlikon nicht behoben werden, wenn weiterhin an einer direkten Flughafen-Anbindung für die Region rechter Zürichsee festgehalten würde?
2. Würden diese Engpässe auch bestehen, wenn die Linienführung von Zürich-Oerlikon anstelle Richtung Zürich-Flughafen Richtung Opfikon-Balsberg-Kloten realisiert würde (damit könnte Zürich-Oerlikon für alle Gemeinden direkt erreicht werden und es würde ein einfacheres Umsteigen in Zürich-Oerlikon oder Kloten-Balsberg Richtung Zürich-Flughafen möglich)? Wenn ja, bitten wir um eine ausführliche Begründung.
3. Welche anderen Möglichkeiten sieht der Regierungsrat zur besseren Erschliessung des Gebiets Zürich-Nord und Flughafen aus der Region rechter Zürichsee?
4. Wie könnte das Kapazitätsproblem im Bahnhof Zürich-Oerlikon durch zusätzliche Massnahmen gelöst oder umgangen werden, so dass die direkte Flughafen-Verbindung für den rechten Zürichsee erhalten werden kann? Mit welchen Kosten wäre dies verbunden?
5. Wie könnte das Kapazitätsproblem im Bahnhof Zürich-Oerlikon durch weitere Massnahmen (z.B. Infrastrukturmassnahmen) gelöst oder umgangen werden, die zwar nicht im Rahmen des Ausbauschnitts 2035 realisiert werden können, deren Planung aber nun an die Hand genommen werden könnte? Mit welchen groben Kosten wäre dies verbunden?

Christian Schucan  
Hanspeter Göldi  
Claudia Hollenstein