

Berichtigte Fassung

Antrag des Regierungsrates vom 27. Mai 2015

KR-Nr. 318/2013

5206

Beschluss des Kantonsrates über die Einzelinitiative KR-Nr. 318/2013 von Martin Wunderli, Wetzikon, betreffend Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 27. Mai 2015,

beschliesst:

I. Die Einzelinitiative KR-Nr. 318/2013 von Martin Wunderli, Wetzikon, betreffend Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur wird abgelehnt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat am 25. November 2013 folgende Einzelinitiative von Martin Wunderli, Wetzikon, vom 10. Oktober 2013 vorläufig unterstützt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Antrag:

Aufgrund von Art. 139 des «Gesetzes über die politischen Rechte» vom 1. September 2003 reiche ich folgende Einzelinitiative ein:

Der Regierungsrat wird beauftragt, zuhanden des Kantonsrates eine Kreditvorlage für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur auszuarbeiten.

In der Kreditvorlage ist das «Leitbild Aabach – Aathal, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Umwelt, Sept. 2010» (biologische Vernetzung der beiden Talflanken als Grüngürtel, d. h. teilweise Tunnel-lösungen) zu berücksichtigen.

Begründung:**1. Kapazitätsgrenze erreicht, Verspätungsanfälligkeit nimmt zu**

Die S-Bahn-Linien (S5, S14 und S15) von Zürich ins Zürcher Oberland sind ausgesprochen erfolgreich. Die Streckenkapazität ist am obersten Limit angelangt und deshalb verspätungsanfällig, weil sich die drei S-Bahn-Linien zwischen Uster und Aathal ein Gleis für beide Fahrtrichtungen teilen müssen.

Jede noch so kleine Verspätung in diesem Streckenabschnitt führt zu grösseren Folgeverspätungen. Die Fahrplanstabilität kann daher gerade in den Spitzenzeiten oft nicht garantiert werden. Die Verspätungen wirken sich auf den Bahnhof Stadelhofen und damit auf das ganze Zürcher S-Bahn-Netz negativ aus.

Gemäss ZVV-Strategie 2016–2019 besteht spätestens 2015 ein Kapazitätsgengpass zwischen Zürich und Wetzikon – bedingt durch die Einspur Uster–Aathal. Das Nachfragewachstum wird von den SBB auf dieser Strecke bis 2030 auf 50–60% geschätzt. Im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), UVEK, April 2011 wird der Doppelspurausbau Uster–Aathal mit der höchsten Dringlichkeitsstufe «1» aufgeführt. Die Notwendigkeit des Ausbaus ist vom ZVV zwar erkannt, trotzdem wurde im Rahmen der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn die Doppelspur Uster–Aathal aus dem Kredit gestrichen; ein Kapitalfehler, wie sich heute immer mehr zeigt. Damit wird auch die geplant gewesene, neue Entlastungslinie bis nach Uster verunmöglicht, da die S9 in Uster 20 Minuten lang stehen bleibt und somit das Gleis 3 blockiert.

Der Ausbau dieser Strecke ist für den Kanton also äusserst wichtig, die Pendlerströme von und nach Zürich nehmen laufend zu. Nur eine gezielte und nachhaltige Förderung des öffentlichen Verkehrs hat eine Verringerung des Strassenverkehrs zur Folge. Mit der erwünschten Umlagerung von der Strasse auf die Schiene wird eine nachhaltige Wirkung erzielt.

2. Leitbild Aabach

Im «Leitbild Aabach Aathal», das vom AWEL in den Jahren 2008–2010 in hervorragender Weise erarbeitet wurde, wird auf Seite 21 unter «3.9. Verkehr» ausgeführt:

«Aus Gründen der Kapazitätserweiterung soll die bestehende Bahnlinie zwischen dem Bahnhof Aathal und Uster auf zwei Spuren ausgebaut werden. Bis jetzt wurde dazu jedoch noch kein konkretes Projekt ausgearbeitet, sondern es existiert lediglich eine grobe Studie aus dem Jahre 1987. Diese sieht eine zweite Spur auf der südlichen Seite des bestehenden Gleises vor. Dadurch würden verschiedene Anlagen von denkmalpflegerischer Bedeutung betroffen und die Spielräume für Revitalisierungsmassnahmen am Aabach abschnittsweise stark eingeschränkt. Eine detaillierte Planung des Doppelspurausbaues zwischen Aathal und Uster wird voraussichtlich erst nach Abschluss der 4. Teilergänzung der SBB nach 2015 an die Hand genommen. Der Bau eines zweiten SBB-Gleises bedeutet eine weitere Strapazierung der bereits heute knappen Platzverhältnisse im Aathal. Engpässe sind insbesondere in den Bereichen Unter-Aathal und Trümpier-Areal zu erwarten.»

Aufgrund dieser heiklen Situation sind auch eine teilweise Tunnellösung zu untersuchen und die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen.

3. Vorteile einer teilweisen Tunnellösung

- Die Vorteile einer teilweisen Verlegung der Bahn in einen Tunnel sind:
- der enge Raum des Aathals wird nicht noch zusätzlich verengt und durch eine künftig noch intensiver befahrene Verkehrsachse zerschnitten
 - es kann auf eine Strassenunterführung Aathalstrasse in einem sehr heiklen Gebiet verzichtet werden
 - es können zusätzliche Räume für Revitalisierungsmassnahmen des Habachs geschaffen werden

- die für das Wild wichtigen Korridore zwischen den beiden Tobelhängen werden «nur» noch durch die bestehende Aathalstrasse zerschnitten
- im Falle einer Nicht-Realisierung der Oberlandautobahn können einzelne Abschnitte der Aathalstrasse mit Wild-Übergängen für die Tierwelt durchlässig gemacht werden
- die durch den Wegfall der Unterführung Aathalstrasse eingesparten Beträge können für den Bau des Bahntunnels eingesetzt werden

Die Kosten für einen doppelspurigen Bahntunnel in diesem geologisch bekannten Gebiet liegen bei rund 45–50 Mio. Franken pro Kilometer (einschliesslich Bahnausrüstung). Der Tunnel kann losgelöst vom Bahnbetrieb erstellt werden. Die Bauarbeiten behindern den auf diesem Streckenabschnitt sehr dichten Bahnverkehr nur minimal. Sie sind deshalb kostengünstig. Der Abtransport des Tunnelausbruchmaterials und die Zuführung der Baumaterialien müssen auf der Schiene erfolgen.

Bericht des Regierungsrates:

Das Angebot im Korridor Zürich–Uster–Rapperswil wurde im Rahmen der 3. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn mit der Einführung der S15 deutlich ausgebaut. Die S15 stellt seit ihrer Einführung auf den Fahrplan 2007 zusammen mit der S5 den Viertelstundentakt zwischen Zürich Hardbrücke und Rapperswil sicher. Dieses Angebot wird ergänzt durch die S14, die im Halbstundentakt die Strecke Hinwil–Wetzikon–Uster–Oerlikon–Zürich HB bedient.

Mit Beschluss vom 4. Oktober 2010 bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit für den Ausbau der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn (Vorlage 4675a). In den 4. Teilergänzungen war für den Korridor Zürich–Uster–Rapperswil kein weiterer Angebotsausbau vorgesehen. Die Ablieferung von neuem, leistungsfähigem Rollmaterial ermöglicht jedoch einen Rollmaterialwechsel auf den nachfragestarken Linien in diesem Korridor. Dabei werden sich insbesondere der schnellere Fahrstapelwechsel und die bessere Beschleunigung positiv auf die Fahrplanstabilität auswirken.

Am 14. Februar 2011 beauftragte der Kantonsrat den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) im Rahmen des periodischen Beschlusses betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr, die Planungen für den weiteren Ausbau der S-Bahn in den Jahren nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen fortzusetzen und sie mit den nationalen Planungen für diesen Zeithorizont abzustimmen (Vorlage 4718a). Die Abklärungen wurden im Projekt «Zürcher S-Bahn 2G» durchgeführt. Sie haben gezeigt, dass für die Behebung des künftigen Kapazitätsengpasses im Korridor Zürich–Uster–Wetzikon ein Doppelspurausbau Uster–Aathal im Zeithorizont 2030 nötig sein wird. Zusammen mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise wird dadurch ein nachhaltiger und aufwärtskompatibler Angebotsausbau möglich. Ausserdem kann mit diesen Infrastrukturmassnahmen die Fahrplanstabilität verbessert werden.

Vertiefte Aussagen zu einer möglichen Bestvariante sowie zu den Kosten werden allerdings erst nach einer umfassenden Überprüfung möglich sein. Bei der Ausarbeitung des Infrastrukturprojekts für den Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal sind deshalb in einer ersten Phase mögliche Varianten zu ermitteln und zu vergleichen. Dabei sind Möglichkeiten sowohl entlang der bestehenden Strecke wie auch Tunnellösungen zu untersuchen. Neben der technischen Machbarkeit und den Kosten sind unter anderem auch Umweltfaktoren (z. B. Gewässerschutz) in der Beurteilung zu berücksichtigen.

Das Anliegen der Initiative kann somit inhaltlich unterstützt werden, doch hat sich die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nach Überweisung der Einzelinitiative grundlegend geändert. Am 9. Februar 2014 haben die Stimmberechtigten den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) angenommen. Mit FABI wird die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur im Grundsatz durch den Bund sichergestellt. Kern des neuen Systems ist ein Bahninfrastrukturfonds (BIF), der in einem eigenen Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 13. Juni 2013 (vgl. BBl 2014, 4097, S. 4106) geregelt ist. Auch Infrastrukturausbauten, die hauptsächlich dem Regionalverkehr dienen, werden aus dem BIF finanziert. Der BIF wird unter anderem durch Einlagen der Kantone gespeisen, wobei der Kanton Zürich mit einer jährlichen Einlage von rund 120 Mio. Franken zu rechnen hat.

FABI umfasst zudem ein strategisches Entwicklungsprogramm (STEP), das den Ausbau der Bahninfrastruktur in zeitlich etappierten Schritten vorsieht. Der erste Ausbauschritt erfolgt bis 2025 und wurde bereits beschlossen. Danach wird der Bundesrat jeweils nach vier bis acht Jahren dem Parlament weitere Ausbauschritte vorlegen. Der Ausbauschritt 2030 soll 2018 beschlossen werden.

Der Kapazitätsausbau im Korridor Zürich–Uster–Wetzikon ist zusammen mit dem erforderlichen Angebotsausbau im Korridor Zürich–Winterthur ein wichtiger Bestandteil des Projekts S-Bahn 2G im Horizont 2030 («Zürcher S-Bahn 2G, Ausbauschritt 2030»). Diese Arbeiten sind eng auf den Ausbauschritt 2030 von STEP abgestimmt. Der Doppelspurausbau der Strecke Uster–Aathal ist denn auch in der Dringlichkeitsstufe 1 von FABI enthalten und soll im Rahmen des Ausbauschrittes 2030 von STEP umgesetzt werden. Damit wird auf Bundesebene nicht nur die Bedeutung dieses Ausbaus anerkannt, sondern auch dessen Finanzierung durch den Bund über den Bahninfrastrukturfonds bestätigt. Bei dieser Ausgangslage und angesichts der zu erwartenden hohen Investitionskosten ist es nicht angezeigt, dass der Kanton Zürich eine eigene Kreditvorlage für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur ausarbeitet. Dies würde den Bund entlasten, jedoch die kantonalen Finanzen über Jahre zusätzlich zum kantonalen BIF-Beitrag von rund 120 Mio. Franken belasten. Vielmehr ist es angezeigt, dass sich der Kanton weiterhin beim Bund für eine Verwirklichung im Ausbauschritt 2030 von STEP einsetzt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat aus diesen Gründen, die Einzelinitiative KR-Nr. 318/2013 abzulehnen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Stocker

Der Staatsschreiber:
Husi