

7. Viertelstundentakt Zürich – Affoltern am Albis – Zug

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten), Ronald Alder (GLP, Ottenbach), Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Marc Bochsler (SVP, Wettswil a. A.) vom 30. Januar 2023

KR-Nr. 34/2023, RRB-Nr. 434/5. April 2023 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 5. April 2023 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): In Anbetracht des Siedlungsdrucks im Knonaueramt und der zunehmenden Bedeutung des Wirtschaftsraumes Zug für die Bewohnerinnen und Bewohner des Knonaueramts muss der Ausbau des ÖV an die Hand genommen werden, nicht erst nach 2050, sondern bereits heute. Zwischen Zürich und Affoltern haben wir einen Viertelstundentakt. Er fehlt aber zwischen Affoltern und Zug. Das ist der Kern des Postulates.

Für die ÖV-Förderung sind drei Dinge wichtig. Da zitiere ich die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*): «Erstens ein qualitativ gutes Angebot, zweitens ein qualitativ gutes Angebot, drittens ein qualitativ gutes Angebot.» Und genau das fordert das Postulat. Der Verkehr von und nach Zug soll möglichst klimaschonend und siedlungsverträglich abgewickelt werden, das heisst, vermehrt mit dem ÖV abgewickelt werden, damit das Wachstum eben nicht einseitig auf der Strasse erfolgt, wie das heute der Fall ist. Darum braucht es einen Viertelstundentakt nach Zug. Um den Viertelstundentakt anbieten zu können, braucht es Doppelspurausbauten, nicht notwendigerweise durchgehend, aber entsprechend an den nötigen Kreuzungspunkten.

Dieser Antrag des Viertelstundentakts wurde in der letzten Legislatur nicht nur von allen sechs Ämtler-Kantonsrätinnen und -Kantonsräten unterzeichnet, sondern ist auch identisch mit dem Antrag der Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK). Die ZPK hat mit finanzieller Unterstützung des Kantons, des Amtes für Mobilität, und des Kantons Zug im Jahr 2021 eine Grundlage für das Gesamtverkehrskonzept «Strategie ÖV» und «kombinierte Mobilität 2040» erarbeitet, welche klar zum Schluss kam, dass die Stossrichtung «S-Bahn stärken» die einzig zielführende Strategie ist. Die S-Bahn-Achse Zürich-Zug, sie bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung und der Siedlungsentwicklung. Die Gebiete abseits der S-Bahn werden über Zubringerbusse an das S-Bahn-Rückgrat angebunden. Die Betrachtung der Nachfragepotenziale ergab, dass eine massgebende Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr nur über ein attraktives Angebot Richtung Zug erreicht werden kann. Gemäss Gesamtverkehrsmodell 2016 des Kantons Zürich wird der ÖV-Anteil im Jahr 2030 Richtung Norden, also Richtung Zürich, mit 45 Prozent deutlich höher sein als Richtung Süden, also Richtung Zug, wo lediglich 14 Prozent prognostiziert werden. Ziel muss es sein, den ÖV-Anteil Richtung Zug

ebenfalls auf gegen 45 Prozent zu steigern. Das gelingt aber nur mit einem durchgehenden Viertelstundentakt.

Der Doppelspur-Ausbau ist im kantonalen Richtplan vorgesehen. Der Zeithorizont für die Realisierung muss aber deutlich zeitnaher sein. Zu beachten ist, dass der Bund den Ausbau des direkten Zimmerberg-Tunnels ins Bauprogramm aufgenommen hat. Bereits 2035 wird für das südliche Knonaueramt der Weg über Zug schneller sein und mehr Verbindungen anbieten als der Weg um den Uetliberg herum über Altstetten nach Zürich. Diese fundamentale Änderung der Verkehrsströme muss heute aufgenommen und entsprechende Massnahmen zeitgerecht geplant werden.

Generell stellen wir fest, dass das Amt für Raumentwicklung die Dynamik der Siedlungsentwicklung im südlichen Knonaueramt nicht auf dem Radar hat. Der bisherige Betrachtungsperimeter endet für den Kanton Zürich an der Kantonsgrenze. Die Mobilität der Bevölkerung kümmert sich aber wenig um Kantons Grenzen. Der Wirtschaftsraum Zug reicht weit in den Kanton Zürich hinein, vor allem ins Knonaueramt. Das wird mit der heutigen Raum- und Verkehrsplanung nicht genügend abgebildet.

Bei der Mittelschulplanung muss sich der Kanton eingestehen, dass er die Dynamik der Entwicklung in Knonaueramt unterschätzt hat. Es ist zu befürchten, dass er denselben Fehler bei der Verkehrsplanung nochmals macht. Im Gegensatz zu Mittelschulen kann der Viertelstundentakt nicht mit Provisorien eingeführt werden. In diesem Sinne bitte ich um Unterstützung des Postulats, dass die für den Viertelstundentakt notwendigen Aufbauten zeitnah an die Hand genommen werden können.

Marc Bochslers (SVP, Wettswil a.A.): Zunächst danke ich der Regierung für die Darstellung zur aktuellen Lage und die zukünftigen Perspektiven des Bahn-Infrastruktur-Ausbaus.

Es ist unbestritten, dass die fortlaufende Weiterentwicklung und Modernisierung unserer Bahninfrastruktur von immenser Bedeutung für den Kanton Zürich und die gesamte Schweiz sind. Ich erkenne an, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur hauptsächlich in der Verantwortung des Bundes liegt und sich im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms vollzieht. Es ist auch lobenswert, wie sich unser Kanton in den Planungsprozess einbringt, um die Interessen und die Bedürfnisse der Zürcher Bürgerinnen und Bürger zu vertreten.

Allerdings möchte ich auf zwei Punkte hinweisen: Ein Abschluss des Ausbaus bis 2050 mag aus administrativer Sicht verständlich sein. Dennoch frage ich mich, ob diese Zeitspanne unseren Bürgern gerecht wird. Das ist eine sehr lange Wartezeit, besonders in einer so dynamischen und wachsenden Region wie Zürich. Für mich persönlich bedeutet dies, dass ich mit 70 Jahren eventuell diesen Ausbau noch erleben darf. Dies ist doch schon eine sehr lange Zeit. Auch wenn der Hauptverantwortliche der Bund ist, dürfen wir nicht vergessen, dass unser Kanton das wirtschaftliche Zentrum der Schweiz ist. Daher wäre es wünschenswert, wenn wir auch auf kantonaler Ebene Initiative zeigen und nach Lösungen suchen, um den

Ausbau voranzutreiben oder zumindest vorzubereiten. Ich bitte um Überweisung des Postulats. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten): Bei der Einreichung des Postulats waren wir uns eigentlich alle einig: Der Viertelstundentakt von Zürich nach Zug über das Säuliamt muss priorisiert werden. Die Mitte und AL stellen keine Vertreterinnen und Vertreter aus dem Bezirk, aber wenn sonst alle Parteien dabei sind, habe ich keinen Grund zur Annahme, dass von ihnen Gegenwind geweht hätte. Wir waren uns von links bis rechts einig, und das zu Recht. Denn erstens, das Säuliamt wächst schneller als in der Schätzung und Vorhersage. Der Wohnungsnotstand in Zürich und Zug drängt die Menschen vermehrt ins Umland der Städte, wo das Wohnen zumindest noch halbwegs erschwinglich ist. Und mit den steigenden Bevölkerungszahlen wächst auch das Bedürfnis für die ÖV-Nutzung, vor allem wächst das Nutzungspotenzial. Denn, eigentlich wären 13 Minuten Pendelzeiten nach Zug oder 33 Minuten an den HB ziemlich okay, würde der Zug in Mettmenstetten nicht nur alle 30 Minuten fahren. Die 14-jährige Hannah hat das vor 13 Jahren ziemlich krass zu spüren bekommen, weil sie jeden Morgen während vier Jahren 29 Minuten auf dem kalten Steinboden vor dem Schulzimmer warten musste, um nicht wegen wenigen Minuten Verspätung oder wegen einer Minute Verspätung eine Absenz zu riskieren. Und alle, die auch nur halbwegs zu Pendelzeiten aus dem Säuliamt unterwegs sind, kennen das Gefühl, dicht an fremde Personen gedrängt, darauf zu warten, dass endlich die erlösende Stimme aus dem Lautsprecher den Namen des Ankunftsziel verkündet. Was ich damit sagen möchte: Wahnsinnig reizvoll ist die Nutzung des ÖV zumindest für Menschen aus Mettmenstetten, Knonau und Maschwanden nicht. Wenn wir also die Menschen, die heute den ÖV noch nicht benutzen, dazu bewegen wollen umzusteigen, dann muss man ihnen auch etwas bieten. Und das sollten wir wollen, denn die Klimakrise verbietet uns ein Weiter wie bisher, zumindest, wenn wir den Anspruch haben, auch in 20 Jahren noch einen lebenswerten Planeten zu bewohnen. Darum ist es zweitens aus einer ökologischen Perspektive klar, dass da, wo das Potenzial für Verbesserungen besteht, dieses auch priorisiert genutzt wird. Und drittens, das Postulat könnte vermeiden, Fehler zu wiederholen. Bei der Kantonsschule im Säuliamt hat man versagt. Sorgen wir doch dafür, dass dies hier nicht nochmals passiert, und zwar indem wir die Regierung dazu zwingen, sich auch wirklich mit dem Thema zu befassen und die Bedürfnisse des Bezirkes ernst zu nehmen.

Wir waren uns also einig, nur findet die Regierung formale Gründe, um dieses Postulat abzulehnen. Ich hoffe sehr, dass Sie, liebe Bürgerliche, Ihr Wahlversprechen, das Sie mit der Unterzeichnung dieses Postulats damals im Wahlkampf abgegeben haben, auch einlösen und weiterhin dafür stimmen. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Liebe Hannah Pfalzgraf, ich muss dich leider enttäuschen. Dieses Postulat wie das vorherige wurden kurz vor den kantonalen Wahlen von den lokalen Kantonsräten und Kantonsrätinnen eingereicht. Wir habe

vorhin die ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund; Vorlage 5918a*) besprochen. Wie Frau Regierungsrätin in ihrem Votum gesagt hat: Das Postulat bringt nichts. Der Bund ist dafür zuständig. Wir können via ZVV-Strategie Einfluss nehmen. Aber dieses Postulat, das bringt nichts. Die FDP, also unsere Altkantonsrätin Ariane Moser, hat das Postulat unterzeichnet. Wir waren aber damals schon sehr kritisch, ob dieses Postulat wirklich etwas bringt. Die Stellungnahme des Regierungsrats ist eindeutig: Es bringt nichts. Wir möchten wirklich nicht die Verwaltung belasten; wir wollen vorwärtsmachen. Die Regierungsrätin und die Volkswirtschaftsdirektion werden sich in Bern für diese Anliegen einsetzen. Aber dieses Postulat bringt nichts. Besten Dank.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Vieles wurde schon gesagt. Das von uns miteingereichte Postulat fordert, dass sich der Regierungsrat für den raschen S-Bahnausbau von Affoltern am Albis Richtung Zürich einsetzt, um einen Viertelstundentakt im nächsten Ausbau anbieten zu können.

Der Bezirk Affoltern ist ein sehr stark wachsender Bezirk; er erfährt einen enormen Siedlungsdruck von Zürich und von Zug her. Die ÖV-Verbindungen nach Zürich sind gut, diejenigen nach Zug nicht. Es ist deshalb ein Ausbau in Richtung Zug dringend angezeigt, auch das überkantonale Zusammenarbeiten.

Der Regierungsrat lehnt das Postulat ab, wir haben es gehört, aus fadenscheinigen Gründen, weil der Bund zuständig sei. Da könnten wir ganz viele unserer Tätigkeiten einstellen, wenn wir immer sagen würden, der Bund sei hier zuständig. Wir stimmen dem nicht zu, sondern sehen hier dringenden Handlungsbedarf. Schon gar nicht im Planungshorizont 2030 und dann Ausbau 2050, das geht uns viel zu lange. Das Wachstum des Bezirks Affoltern und die Erläuterungen des Regierungsrates zeigen auf, dass jetzt gehandelt werden muss. Es ist Zeit, dass sich der Regierungsrat jetzt für die Anliegen der Bevölkerung beim Bund einsetzt. Die Grünliberalen überweisen das Postulat.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Nach dem fünften WK (*Wiederholungskurs*) als Grenadier war Schluss, zumindest für Soldat Sommer. Den vorzeitigen Abgang verschuldete nicht mangelnde Begeisterung für die heldenhaften Gefechtsübungen unserer Einheit, sondern mein Rücken; er war für die Schweizer Armee offenbar zu wenig belastbar. Von einem ganz anderen Kaliber ist die Belastbarkeit unserer S-Bahnen, zum Glück, denn inzwischen sind sie auch das Rückgrat für die Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung im Knonaueramt und leisten einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität auf der Südseite unseres Kantons. Dort wohnen bekanntlich Leute, die sich gerne mit ihrer Region identifizieren und aufmüpfig für Liebgewonnenes kämpfen, wenn dieses in Gefahr gerät, so geschehen bei der Mittelschule für unseren Bezirk. Und für das Spital Affoltern gingen sie sogar auf die Strasse.

Und wenn man nun diese weit verbreitete Persönlichkeitseigenschaft beachtet, ist die gedämpfte Freude an einer amputierten S-Bahn umso verständlicher. Wer von Zürich nach Zug fahren will, hört in Affoltern allzu oft «Endstation». «Raumplanerisches» sei für diesen «ferrivia interrupta» verantwortlich, bekommen dann

Reklamierende zu hören. Doch dummerweise wollen sich die Menschen nicht an die kantonale Idee halten, sich nur dort niederzulassen, wo urbane Zentren vorgesehen sind. Wieder einmal ein klassischer Fall von «Theorie trifft auf Realität». Die Verlierer dieser verfehlten Planung sind nun Dörfer im Knonaueramt, die nicht oder ungenügend an das Rückgrat S-Bahn angebunden sind. Das ist für Betroffene nicht nur mühsam, sondern widerspricht auch dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept und der ZVV-Strategie, denn diese streben bekanntlich eine deutliche Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖV an. Oder für fachbegriffhungrige Zahlenmenschen: Der Modalsplit ist von heute 32 Prozent auf 40 Prozent zu erhöhen. Mit einem planerischen Rückenschaden wie bei uns im Knonaueramt ist dieses Ziel allerdings niemals zu erreichen.

Dass die politischen Mühlen für Geschwindigkeitsexzesse saftige Strafen kassieren müssten, haben diese nie zu befürchten. Denn die Antwort des Zürcher Regierungsrates zeigt, dass Langsamkeit nicht nur in der Work-Life-Balance-Szene ein Thema ist. Er weist nüchtern und gänzlich humorfrei darauf hin, dass ein Angebotsausbau der S-Bahn nach Zug erst im Hinblick auf den Ausbauschritt 2050 erfolgen kann, sofern er überhaupt in das Bahn-Ausbauprogramm aufgenommen wird. «Sachzwangmässig» und mit dem Wissen um die politischen Abläufe ist das alles nachvollziehbar. Enttäuschend ist dennoch, dass der Regierungsrat kein einziges Wort darüber verliert, ob er a) das Anliegen der Region versteht und b) bereit ist, sein ganzes Gewicht dafür einzusetzen, einen Ausbau der S-Bahn nach Zug noch vor Mitte dieses Jahrhundert zu ermöglichen. Vielleicht müssten die unbeugsamen Säuliämterinnen und Säuliämter erneut aufbegehren, denen in Zürich den Marsch blasen und für ihre berechtigten Interessen kämpfen.

Die EVP vermisst das deutliche Bekenntnis der Regierung zu einer Wachstums-Region, der durch ein starkes S-Bahn Angebot der Rücken gestärkt werden muss. Sie wird daher das Postulat weiter unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Das Säuliamt, der Bezirk Affoltern, dieser Bezirk wächst und die Verbindungen, insbesondere nach Zug, haben ein wenig Nachholbedarf. Ich glaube, die Begründung, die ich jetzt bringe, hören Sie von mir nicht zum ersten Mal: Es ist quasi das Synonym zu «mehr Strassen schaffen mehr Verkehr». Das hören wir jeweils auch in anderen Kontexten. Ich verweise hier nochmals auf die ZVV-Erfolgsgeschichte, von der wir wissen, dass, wenn wir ein besseres Angebot schaffen, dann auch die Nachfrage wächst. Und wenn wir den Modalsplit verändern wollen, wenn wir diesen korrigieren wollen, dann müssen wir auch entsprechende Angebote schaffen. Das Angebot aus Bern, ich habe es gehört, aber es überzeugt trotzdem nicht richtig, denn, wenn in der Politik etwas wirkt, dann ist es lobbyieren, um auf das Problem aufmerksam zu machen. Wenn wir kapitulieren, bevor wir es überhaupt versucht haben, wenn wir gar nicht erst richtig aufzeigen, dass das Problem besteht, dann passiert auch nichts.

Wir von der AL werden diesen Vorstoss überweisen. Und wenn es nötig ist, tragen Sie diesen Vorstoss nach Bern, weisen Sie daraufhin, dass hier ein Problem besteht, damit es hier vorwärtsgeht. Besten Dank.

Rafael Mörgeli (SP, Stäfa): Keine Angst, ich wohne nicht im betroffenen Bezirk, also von meiner Seite müssen Sie keine Partikularinteressen erwarten. Aber ich habe eine kurze Frage an die FDP: Ab wann startet für Sie der Wahlkampf? Ich frage das nur für die Bevölkerung, weil ab dann kann man sich offenbar nicht mehr darauf verlassen, dass Sie ihre Vorstösse auch ernst meinen. *(Heiterkeit)*

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich sage es auch hier: Es ist nicht so, dass der Regierungsrat nicht weiss, was in diesem Kanton passiert. Es ist auch nicht so, dass der Regierungsrat kein Herz für das Knonaueramt hat, überhaupt nicht. Es ist auch nicht so, dass der Regierungsrat nicht weiss, was dort läuft und dass das eine sehr ansprechende und attraktive Gegend ist, auch eine pulsierende Gegend. Selbstverständlich wissen wir das. Vielleicht bin ich jetzt ein wenig Spielverderberin, aber es gibt so etwas wie Zuständigkeiten, Prozesse und Abläufe. Das ist natürlich nicht wahnsinnig attraktiv, das zu sagen, aber ich mache es trotzdem.

Zum einen ist es so, dass wir, ich sage es nochmals, dafür eine Strategie haben. In der Strategie haben Sie kein Wort zum Knonaueramt verloren. Nun kommen Sie mit einem Postulat, das eigentlich in die Strategie gehört. Wenn es um das ZVV-Angebot geht, dann gibt es die Angebotsausbauten, die wir über unsere Fahrplanverfahren regeln. Aber in diesem Fall wird das noch komplizierter: Das Schweizer Volk und Sie alle wollten mit FABI, Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, und STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*), dass der Bund zuständig ist. Wir hatten eine nationale Abstimmung. Seither ist es nicht mehr der ZVV, der darüber bestimmt, sondern der Bund. So ist es nun mal, auch wenn das vielleicht etwas unbequem ist. Man muss vielleicht zugeben, dass man damit ein wenig Einfluss verloren hat. Das haben wir damals diskutiert. Also, die Rahmenbedingungen, die setzt der Bund fest.

Natürlich ist es so, dass es schon etwas schwer ist, wenn man dann sagen muss, wie wir das in der Postulatsantwort getan haben, dass erst 2026 wieder in Bern über dieses Anliegen befunden werden kann, dass es dabei aber quasi um eine Konsolidierung geht und nicht um die grossen Schritte. Natürlich kann ich dann vom Knonaueramt sprechen, aber ich muss Ihnen jetzt schon sagen, ich bin nicht die Einzige in der Schweiz, die da Interessen einbringt. Natürlich ist es auch schwierig, Ihnen zu den Angebotsausbauten 2035 sagen zu müssen, dass das dann erst per 2050 ist. Und schauen Sie, mir geht das auch alles zu langsam, aber so ist es nun mal in der Schweiz. Das betrifft nicht nur die ÖV-Ausbauten, das betrifft unsere Infrastrukturausbauten generell.

Aber etwas möchte ich Ihnen schon versichern, dass ich zusammen mit dem ZVV mein ganzes Gewicht in Bern jederzeit und jeden Tag für die Interessen des Kantons Zürich einbringe, auch wenn ich Ihnen Resultate nicht immer auf dem silbernen Tablett servieren kann. Der Vorwurf, ich täte das zuwenig, den kann ich nicht gelten lassen, das muss ich Ihnen sagen. Der ZVV mit meiner Unterstützung – ich bin auch Mitglied der KÖV, also der Direktorenkonferenz des öffentlichen Verkehrs –, ich kann Ihnen sagen, wir tun alles, wirklich alles, die Interessen des Kantons Zürich im öffentlichen Verkehr für unsere Bevölkerung hochzuhalten

und engagieren uns entsprechend. Aktuell, Sie haben es vielleicht gelesen, ist es uns gelungen, den Meilibachtunnel, die Vorfinanzierung auch in den Ausbauschritt zu nehmen. Was will ich damit sagen: Wir engagieren uns, wir kämpfen für den öffentlichen Verkehr, Ihr Anliegen ist bei uns sowieso gut aufgehoben, aber zaubern kann ich auch nicht. Ich habe leider keinen Zauberstab à la Harry Potter, mit dessen Hilfe ich Ihnen alles versprechen und einhalten kann. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 27 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 34/2023 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.