

Sitzung vom 13. April 2011

457. Anfrage (Bahnausbau ins Zürcher Oberland auf langer Bank)

Die Kantonsräte Peter Anderegg, Dübendorf, und Marcel Burllet, Regensdorf, haben am 31. Januar 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Medienmitteilung des UVEK vom 20. Januar 2011 und dem Projekt Finanzierung Bahninfrastruktur (FIBI) vom 16. Dezember 2010 können in der ersten Ausbautappe bis 2025 keine Verbesserungen für das Zürich Oberland erwartet werden. Dies betrifft vor allem auch den Doppelspurausbau Uster–Aathal; er erscheint erst in der zweiten Etappe bis 2033. Dies trotz ausgewiesenem Bedarf und einer ungebremsten Nachfrage auf der Strecke Zürich–Dübendorf–Uster–Wetzikon. Nur bleibt dies nicht der einzige Flaschenhals bei der Infrastruktur, wenn wir beispielsweise an den Bahnhof Stadelhofen denken. Die fast unlösbaren Raumprobleme im Grossraum Zürich sprechen daher vorläufig eher für dichtere Zugfolgen mit neuestem Rollmaterial (der sechsteilige DOSTO ab Juni/Dezember 2011 auf der Linie S14). Die Diskussion der im letzten Jahr verabschiedeten 4. Teilergänzung der S-Bahn zeigte ein sehr schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis bei Infrastrukturausbauten für Verbesserungen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ). Der ZVV hielt fest: «Eine Lösung für eine HVZ-Linie Zürich–Uster konnte im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich weder via Stadelhofen noch via Oerlikon zu vertretbaren Kosten gefunden werden. Diese Pendeuz soll in einem nächsten Angebotsschritt angegangen werden.» Obwohl unseres Erachtens die Siedlungsausdehnung im Zürcher Oberland eingeschränkt werden muss, sollten die heutigen Zustände im S-Bahnverkehr verbessert werden.

Wir ersuchen daher den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie versucht der Regierungsrat dem Anliegen, den Doppelspurausbau im Aathal in die 1. Ausbautappe zu übernehmen, in Bern Nachdruck zu verschaffen?
2. Welche Überlegungen macht sich der Regierungsrat bezüglich «eines nächsten Angebotsschrittes» zur Entschärfung der Kapazitätsprobleme zwischen Zürich und Wetzikon in den HVZ?

3. Mit welchen Kosten (Infrastruktur und Betrieb) wäre zu rechnen, wenn zusammen mit der 4. Teilergänzung eine Taktverdichtung oder eine zusätzliche S-Bahn-Linie Linie Zürich–Wetzikon in der HVZ geführt würde?
4. Wie will der Regierungsrat die nach wie vor starke Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland steuern, um die Nachfrage nicht noch stärker zu steigern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Anderegg, Dübendorf, und Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Im Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 betreffend Beschluss des Kantonsrates zu den 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn und zum Postulat KR-Nr. 221/2008 betreffend Doppelspurausbau zwischen Uster und Jona (Vorlage 4675) wurde dargelegt, dass das Angebot im Zürcher Oberland durch die Einführung der neuen S15 im Jahr 2007 bereits deutlich verbessert wurde. Im Rahmen der 4. Teilergänzungen werde das Angebot ab etwa 2015 für Reisende aus dem Korridor Wetzikon–Effretikon eine merkliche Verbesserung erfahren und die Kapazitäten im Zürcher Oberland könnten durch Verlängerungen der Zugseinheiten auf der S5 und der S14 erhöht werden. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass das Angebot auf diesem Korridor in den Hauptverkehrszeiten auch nach Einführung der 4. Teilergänzungen mittelfristig der Nachfrage nicht mehr genügen werde, weil keine wirksame Lösung für zusätzliche Entlastungszüge mit vertretbarem Kosten-Nutzen-Verhältnis gefunden werden konnte. Untersucht wurde insbesondere der Doppelspurausbau auf dem Abschnitt Uster–Aathal, bei dem aber die Höhe der Investitionen von insgesamt 180 Mio. Franken in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen würde. Dabei seien zusätzliche flankierende Massnahmen von 70 Mio. Franken ausserhalb des Korridors eingerechnet. Gestützt auf diese Ausführungen schrieb der Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 221/2008 mit Beschluss vom 4. Oktober 2010 als erledigt ab.

Zu Frage 1:

Der Bund plant, das Bahnangebot auch nach den Projekten «Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)» und «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)» weiter auszubauen. Im Frühling 2011 soll

in diesem Zusammenhang eine Vernehmlassung zur Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» durchgeführt werden. Der Regierungsrat wird sich im Rahmen dieser Vernehmlassung für die Anliegen des Kantons Zürich einsetzen. Mögliche Massnahmen müssen jedoch aus der Sicht des gesamten Kantons analysiert, priorisiert und aufeinander abgestimmt werden. Die Botschaft zuhanden des Parlaments soll vom Bundesrat im Frühjahr 2012 verabschiedet werden.

Neben der Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung werden die Anliegen des Kantons Zürich wie bis anhin auch in verschiedenen Gremien gegenüber dem Bund und den SBB vertreten.

Zu Frage 2:

Mit den Massnahmen der 4. Teilergänzungen im Zürcher Oberland kann die Situation für die Kundinnen und Kunden mittelfristig verbessert werden. Anschliessend sind insbesondere im Korridor Rapperswil/Hinwil–Wetzikon–Uster–Zürich weitere Massnahmen notwendig, um die künftige Nachfrage in genügender Qualität befriedigen zu können. Mit Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Februar 2011 (Vorlage 4718a) wurde der ZVV beauftragt, die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der S-Bahn in den Jahren nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen fortzusetzen. Diese Planungen wurden vom ZVV im Rahmen des Projekts «S-Bahn Zürich 2G (2. Generation)» bereits aufgenommen. Ergebnisse liegen noch keine vor. Deshalb können auch noch keine Aussagen zu möglichen Angeboten und den dazu notwendigen Infrastrukturausbauten gemacht werden.

Zu Frage 3:

Im eingangs erwähnten Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 betreffend 4. Teilergänzungen S-Bahn (Vorlage 4675) wurden die Richtkosten für den notwendigen Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal dargelegt. Sie werden auf rund 110 Mio. Franken veranschlagt, die sich allerdings wegen der zusätzlich notwendigen flankierenden Massnahmen ausserhalb des Korridors auf rund 180 Mio. Franken erhöhen werden. An diesen Zahlen und der Einschätzung, dass damit keine Lösung mit vertretbarem Kosten-Nutzen-Verhältnis umgesetzt werden kann, hat sich nichts geändert. Betriebskosten wurden nicht ermittelt, da ohne diese Infrastrukturmassnahmen keine zusätzlichen Züge mit Entlastungswirkung geführt werden könnten.

Zu Frage 4:

Kanton, Region und Gemeinden steuern die Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland mit den Instrumenten der Raumplanung gemäss den gesetzlichen Vorgaben. Massgeblich sind namentlich das Raumplanungsgesetz des Bundes sowie das kantonale Planungs- und Baugesetz. Das zentrale Führungsinstrument des Kantons zur Steuerung und Koordination der räumlichen Entwicklung ist der kantonale Richtplan. Mit dem regionalen Richtplan werden die kantonalen Festlegungen präzisiert und ergänzt. Weiter gehende Grundlagen für die bessere Abstimmung der regionalen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden zudem im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Oberland erarbeitet.

Mit dem Raumplanungsbericht 2009 vom 12. August 2009 hat der Regierungsrat erstmals ein kantonales Raumordnungskonzept verabschiedet (Vorlage 4622). Danach sind im Zürcher Oberland die entlang der S-Bahn-Achsen liegenden Bevölkerungszentren dem Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» zugeordnet. Für diese gilt die Zielsetzung, dass die Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickelt und die Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofsumfeld aktiviert und erhöht werden sollen. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens ist, soweit erforderlich, das Angebot im öffentlichen Verkehr zu verdichten. Die zwischen den S-Bahn-Achsen liegenden Gebiete sind demgegenüber dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugeordnet. In diesen Räumen sind die Zersiedlung einzudämmen, die Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs zu aktivieren und auf eine weiter gehende Steigerung der Erschliessungsqualität zu verzichten.

Als Folge des zu erwartenden Bevölkerungswachstums sowie des zunehmenden Flächenbedarfs pro Person wird der Bedarf nach Geschossflächen weiter zunehmen. Gemäss kantonalem Richtplan ist dieser Bedarf vorrangig durch bauliche Erneuerung und Entwicklung an mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken. In ausgewählten Gebieten ist daher mit einer Erhöhung der baulichen Dichte zu rechnen. Die Festlegungen des kantonalen Richtplans zur Lenkung der Siedlungsentwicklung schaffen somit die Voraussetzungen, dass die Verkehrsströme auch in Zukunft zu einem namhaften Teil mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Langsamverkehr bewältigt werden können.

In der Vergangenheit war die Zunahme des Verkehrsaufkommens allerdings deutlich grösser als das Bevölkerungswachstum. Die zunehmenden Pendlerverflechtungen über grössere Distanzen sowie insbesondere auch der wachsende Freizeitverkehr führten zu einer steigenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Gemäss Mikrozensus Verkehrsverhalten hat die von den Einwohnerinnen und Einwohnern des Kantons Zürich im Mittel zurückgelegte Distanz zwischen 2000 und 2005 von 36,0 auf 38,2 km pro Tag zugenommen. Ein Grossteil der zusätzlichen Verkehrsleistung wurde dabei von der S-Bahn erbracht. Falls dieser Trend auch in Zukunft anhalten sollte, ist auf stark belasteten Streckenabschnitten – auch bei einem Ausbau des Angebots – weiterhin mit Engpässen zu rechnen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi