

Sitzung vom 31. Mai 2016

515. Anfrage (Doppelspurausbau Uster–Aathal)

Kantonsrat Walter Meier, Uster, hat am 21. März 2016 folgende Anfrage eingereicht:

Der ZVV ist ein Erfolgsmodell. Seit der Eröffnung im Juni 1990 ist das Passagieraufkommen auf der Strecke Zürich–Uster–Rapperswil um ein Mehrfaches gewachsen. Dies zeigt auch, dass zwischen Uster und Aathal die Linien S5, S14 und S15 je im Halbstundentakt fahren – das sind 12 Züge pro Stunde.

Allerdings ist die Strecke Uster–Aathal immer noch nur einspurig befahrbar. Besonders bei Pannen, Verspätungen usw. ist dies fatal.

Im nun vorliegenden verbindlichen Richtplan ist der Doppelspurausbau der Strecke Uster–Aathal mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont eingetragen.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie schätzt der Regierungsrat die Situation ein? Wie dringend erscheint ihm der Handlungsbedarf?
2. Hat sich der Regierungsrat bereits mit möglichen Lösungen auseinandergesetzt? Und wenn ja, welcher gibt er momentan den Vorzug?
3. Wäre es denkbar, bei einem Ausbau auf Doppelspur, eine Haltestelle Oberuster (z. B. Höhe Altersheim Rosengarten) einzurichten?
4. Welches sind die nächsten Schritte, welche der Regierungsrat unternehmen wird? Bis wann ist mit einer Kreditvorlage zu rechnen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Walter Meier, Uster, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 4:

Am 9. Februar 2014 haben die Stimmberechtigten die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) angenommen. Mit der FABI-Vorlage haben sich die Planung und die Finanzierung der Bahninfrastruktur grundlegend geändert. Die Finanzierung wird im Grundsatz durch den Bund sichergestellt. Zentral im neuen System ist

der Bahninfrastrukturfonds (BIF). Aus dem BIF werden auch Infrastrukturausbauten finanziert. Der Fonds wird unter anderem durch Einlagen der Kantone gespeist. Der Kanton Zürich leistet jährlich einen Beitrag von rund 120 Mio. Franken.

Der Doppelspurausbau Uster–Aathal ist zusammen mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise ein wichtiges Element für die Behebung der Kapazitätsengpässe im Korridor Zürich–Uster–Rapperswil. Die Finanzierung hat jedoch durch den Bund über den BIF zu erfolgen. Die Sachlage wurde auch im Bericht des Regierungsrates vom 27. Mai 2015 zur Einzelinitiative KR-Nr. 318/2013 betreffend Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur detailliert erläutert (Vorlage 5206).

FABI umfasst auch ein strategisches Entwicklungsprogramm (STEP), das den Ausbau der Bahninfrastruktur in Ausbausritten regelt. Der erste Ausbausritt von STEP (Ausbausritt 2025) wurde bereits mit dem Beschluss zu FABI definiert. Darin enthalten sind auch Mittel für die Planungen und Projektierungen zum Brüttenertunnel und zum Bahnhof Stadelhofen. Die weiteren Ausbausritte wird der Bundesrat dem Parlament jeweils nach vier bis acht Jahren vorlegen. Der Ausbausritt 2030 soll 2018 beschlossen werden. Der Kapazitätsausbau im Korridor Zürich–Uster–Rapperswil ist zusammen mit dem Angebotsausbau im Korridor Zürich–Winterthur ein unverzichtbarer Bestandteil des Projekts «S-Bahn 2G Ausbausritt 2030». Das Projekt wurde deshalb dem Bundesamt für Verkehr rechtzeitig für den STEP Ausbausritt 2030 eingereicht. Der Doppelspurausbau Uster–Aathal ist dabei von zentraler Bedeutung. Zusammen mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise und dem Brüttenertunnel wird ein nachhaltiger und aufwärtskompatibler Angebotsausbau ermöglicht. Ausserdem kann mit diesen Infrastrukturausbauten die Fahrplanstabilität in mehreren Bahnkorridoren gegenüber heute deutlich verbessert werden.

Der Regierungsrat und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) setzen sich daher beim Bund mit Nachdruck für die Verwirklichung der für den Angebotsausbau erforderlichen Infrastrukturausbauten und somit für den Doppelspurausbau Uster–Aathal im STEP Ausbausritt 2030 ein.

Vor dem Hintergrund der neuen Regelung der Eisenbahninfrastrukturfinanzierung und des hohen Kantonsbeitrags in den BIF ist eine Finanzierung durch den Kanton Zürich nicht mehr angezeigt.

Zu Frage 2:

Die SBB planen ab 2017 Objektstudien für wichtige Infrastrukturausbauten, die im Rahmen des STEP Ausbauschnittes 2030 umgesetzt werden sollen. Der Doppelspurausbau Uster–Aathal zählt zu diesen Schlüsselobjekten. Der ZVV setzt sich dafür ein, dass die SBB im Auftrag des BAV die Arbeiten zu den Objektstudien für den Doppelspurausbau Uster–Aathal wie vorgesehen aufnehmen. Die Arbeiten werden voraussichtlich rund zwei Jahre dauern und Aufschluss über mögliche Varianten geben. Anschliessend sollen diese Arbeiten in einem Vorprojekt weiter vertieft und vorangetrieben werden. Zurzeit können noch keine vertieften Aussagen zu möglichen Lösungen gemacht werden.

Zu Frage 3:

Im kantonalen Richtplan ist die Haltestelle Oberuster nicht vorgesehen. Eine Zweckmässigkeitsprüfung ist daher nicht erfolgt. Auch können keine Aussagen zur betrieblichen und baulichen Machbarkeit gemacht werden. Eine neue Haltestelle Oberuster ist deshalb in den derzeitigen Planungen nicht vorgesehen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi