

7. Bau der SZU-Doppelspur entlang der Sihltalstrasse ohne Enteignungen

Postulat Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg) und Davide Loss (SP, Adliswil) vom 19. Dezember 2017

KR-KR-Nr. 356/2017, RRB-Nr. 203/6. März 2018 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, für den Ausbau der SZU-Doppelspur entlang der Sihltalstrasse eine Planungsvariante zu prüfen, die ohne Landbeanspruchung des Gartendörfli auskommt. Stattdessen ist das zweite Gleis zur Strasse hin vorzusehen.

Begründung:

Der vorgesehene Doppelspurausbau der SZU entlang der Sihltalstrasse sah bislang eine Beanspruchung der unbebauten, grünen Gärten des «Gartendörfli» vor - zweifelsohne mittels Landenteignungen. Die Behörden der Gemeinden Langnau und Adliswil haben jedoch eine Lösung aufgezeigt, die nunmehr einen strassenseitigen Ausbau ohne Enteignung ermöglicht. Einerseits kann durch die Aufhebung des Trottoirs und eine Versetzung der Strassenbeleuchtung Land gewonnen werden (die Fusswegsicherheit ist anderweitig gewährleistet). Andererseits kann durch eine Temporeduktion von 80 auf 60 km/h eine Verschmälerung der Fahrspur erreicht werden. Da die Sihltalstrasse seit Eröffnung der Knonauer Autobahn nur noch untergeordneter Bedeutung ist, ist die aktuelle Fahrspurbreite überdimensioniert.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volksdirektion wie folgt Stellung:

Die Planung und Projektierung des partiellen Doppelspurausbaus im Bereich der Haltestelle Wildpark-Höfli zwischen Adliswil und Langnau liegt in der Verantwortung der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU). Dieses und weitere Projekte sind erforderlich, um das Angebot gezielt ausbauen zu können, damit die zu erwartende Nachfrage aufgenommen und die erforderliche Betriebsqualität verbessert sowie künftig gewährleistet werden kann. Solche Projekte werden durch die betreffenden Eisenbahnunternehmen erarbeitet und durch den Bund bewilligt und finanziert (Bahninfrastrukturfonds [BIF]). Es besteht somit kein Raum für die Entwicklung eigener Planungsvarianten durch den Kanton, wie dies die Postulantin und der Postulant verlangen. Eine parallele Planung durch den Kanton würde den klaren Zuständigkeiten widersprechen und den Planungsprozess unnötig komplizieren. Die SZU strebt eine Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus auf 2021 an. Aufgrund der angespannten Betriebsstabilität und der wachsenden Nachfrage hat der Kanton ein grosses Interesse, dass dieses Vorhaben nicht verzögert wird. Eine Überweisung des Postulats würde eine rechtzeitige Inbetriebnahme gefährden.

Der Kanton (Amt für Verkehr, Kantonspolizei, Zürcher Verkehrsverbund) ist mit der SZU im engen Austausch und in deren Planungen einbezogen. Dabei wurden

zusammen mit den Gemeinden Möglichkeiten diskutiert, um die Siedlung Gartendörfli möglichst zu schonen. In diesem Zusammenhang hat sich der Kanton bereit erklärt, auf das Albis-seitige Trottoir der Sihltalstrasse im Abschnitt zwischen der Gontenbachbrücke und der Personenunterführung bei der Haltestelle Wildpark-Höfli zu verzichten. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger steht in diesem Abschnitt eine alternative Verbindung über kommunale Wege zur Verfügung. Damit kann die Strasse um rund 2 m vom heutigen Bahntrasse weg verschoben werden, wodurch Raum für den Doppelspurausbau entsteht. Diese Strassenanpassung wird Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung und über das Doppelspurprojekt der SZU zu finanzieren sein.

Die Gärten der Siedlung Gartendörfli werden damit voraussichtlich nicht vollumfänglich verschont werden können. Eine weitere Verschmälerung der Sihltalstrasse, wie dies auch die Gemeinden Langnau a. A. und Adliswil fordern, kann nicht in Aussicht gestellt werden. Die von den Gemeinden vorgeschlagene Umgestaltung des ganzen Strassenzuges bis zur Stadtgrenze Zürich mit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kann nicht in den Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der SZU gestellt werden. Dieses Anliegen müsste in einem vom Kanton unabhängig vom Doppelspurausbau der SZU geführten Planungsprozess geprüft werden, der den gesamten Strassenzug und nicht nur den vom SZU-Ausbau betroffenen Abschnitt umfassen müsste. Die Umgestaltung der Sihltalstrasse war im Nachgang zur Eröffnung der Westumfahrung 2009 vorgesehen, wurde indessen vom Kantonsrat zurückgestellt und seither nicht wieder aufgenommen. Im damaligen Projekt war die Erstellung eines Rad- und Skaterwegs vorgesehen, wodurch der bestehende Strassenquerschnitt weiterhin benötigt worden wäre. Dieses Projekt wäre bei einer weitergehenden Verschmälerung des Strassenquerschnitts zugunsten der SZU nicht mehr möglich. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in diesem Abschnitt widerspricht der Funktion und heutigen Gestaltung dieser Strasse.

Mit dem Entgegenkommen bezüglich des Trottoirs im Abschnitt zwischen der Gontenbachbrücke und der Personenunterführung bei der Haltestelle Wildpark-Höfli bestehen klare Rahmenbedingungen für die SZU, um das Projekt für den Doppelspurausbau beförderlich weiter zu bearbeiten. Aus den genannten Gründen erachtet es der Regierungsrat als nicht zielführend, mehr Strassenraum für den Doppelspurausbau einzuräumen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 356/2017 nicht zu überweisen.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Es kommt nicht so oft vor, dass ein Postulat ein Ergebnis erzielt, bevor es überwiesen ist – und erst noch entgegen der Ablehnung des Regierungsrats. Mit unserem vorliegenden Postulat konnten wir bislang immerhin einen Teilerfolg erzielen. Aber wir sind überzeugt, es könnte noch besser sein.

Worum geht es? Der Ausbau der SZU (*Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn*) entlang der Sihltalstrasse wurde mit einschneidenden Enteignungen von Privaten aus der

Siedlung «Gartendörfli» geplant. Wir haben gefordert, die Planung zu überarbeiten und eine Verschmälerung der Fahrbahn mit gleichzeitiger Temporeduktion vorzusehen. Damit wäre der Ausbau der SZU ohne Enteignungen möglich. Die Anwohner wollen das. Die Standortgemeinden wollen das. Die Unterstützung der Zürcher Planungsgruppe «Zimmerberg», der regionalen Verkehrskonferenz «Zimmerberg» sowie der Gemeindepräsidentenkonferenz wurde Ihnen allen letztes Jahr per Post schriftlich mitgeteilt. So viel Einigkeit gibt es selten in der Politik. Vom Regierungsrat hingegen kam ein Nein – und das kam blitzschnell.

Immerhin konnte das Postulat zwischenzeitlich die Planer dazu bewegen, das Mass der Enteignungen zu reduzieren. Der Status ist, dass nun weniger Private von Enteignungen betroffen sind, einige wenige jedoch ziemlich schwer. Manche unter Ihnen geben sich vielleicht mit diesem Resultat zufrieden. Wir sind der Meinung, die Anwohner, die Gemeinden und das Sihltal haben Besseres verdient.

Die Sihltalstrasse ist aus heutiger Sicht völlig überdimensioniert. Der Regierungsrat argumentiert, eine Temporeduktion würde der heutigen Funktion der Sihltalstrasse widersprechen. Ja, aber was ist denn deren heutige Funktion? Sie wurde massiv entlastet und notabene vom Regierungsrat abklassiert – hier in diesem Saal von Regierungsrat Ernst Stocker so bestätigt. Eine so breite Strasse mit Tempo 80 lässt sich nicht mehr rechtfertigen, hingegen wären eine Verschmälerung und Entschleunigung eine Aufwertung des Sihltals und der Standortgemeinden. Diffus wird angeführt, die Verschmälerung der Strasse habe mit dem SZU-Ausbau nichts zu tun und müsse separat geplant werden. Aber bitte, natürlich hat das miteinander zu tun. Sie wollen doch nicht im Ernst zuerst den Ausbau auf Kosten von Privatland umsetzen, um in einem späteren Zeitpunkt dann die Verschmälerung zu planen.

Ihrem Vorwurf der Verzögerung will ich denn auch gleich zuvorkommen: Nicht dieses Postulat verzögert den Ausbau der SZU, sondern die Weigerung der Regierung, die Alternative seriös und schnell zu prüfen und zu planen. Mit einer lösungsorientierten Haltung und einer Entgegennahme würden wir heute nicht über die Überweisung, sondern über die Abschreibung des Postulats beraten. Und dass das Postulat sachlich gerechtfertigt war, zeigt ja genau der Umstand, dass es bereits zu einem Umdenken und zu Verbesserung in Hinblick auf Enteignung kam. Jetzt müssen wir aber diesen SZU-Ausbau zu Ende denken und die ganze Sihltalstrasse mit einbeziehen.

Ich bitte Sie, das Postulat entsprechend zu überweisen.

Urs Waser (Langnau am Albis): Vorweg: Die SVP unterstützt den Regierungsrat und beantragt, das Postulat nicht zu überweisen.

Ich möchte kurz Replik auf Judith Bellaiche geben: Sie sagt, die Standortgemeinde stehe dahinter. Die Standortgemeinde lehnt die Überweisung des Postulates ab. Vielleicht müsste man sich da ab und zu ein bisschen besser informieren. Anfangs erhielt der Vorstoss durchaus Sympathie von uns. Enteignungen dürfen seitens der SVP nur im äussersten Fall in Betracht gezogen werden. In der Zwischenzeit floss aber viel Wasser den Rhein hinunter und die Sachlage änderte sich, als anfangs gedacht. Das Enteignungsrecht kann geltend gemacht werden für im

öffentlichen Interesse liegende Zwecke, sofern sie durch ein Bundesgesetz anerkannt sind. Der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln wird hier angesprochen. Aber, was ist der Hauptgrund für die Enteignung? Weshalb müssen private Grundeigentümer dem öffentlichen Verkehr Land zwangsmässig abtreten? Warum wird der öffentliche Verkehr im Sihltal so übermässig ausgebaut? Ist es, weil die Bevölkerung im Sihltal einfach plötzlich Zug fahren will? Nein. Leider ist es nicht so. Es ist das Ergebnis einer masslosen, unkontrollierten Zuwanderung, die die Mehrheit hier in diesem Saal – ausser der SVP – befürwortet. Wegen Ihrer Zuwanderungspolitik hier drinnen müssen jetzt Langnauerinnen und Langnauer Grundeigentümer bluten. Weshalb? In Leimbach entstehen im Entwicklungsgebiet «Green City» 731 neue Wohnungen, 3000 Arbeitsplätze und 600 neue Hotelbetten. Und wenn Sie in Adliswil nachfragen, wird ebenfalls ein riesiges Landstück bebaut in der Nähe der Autobahn, was wiederum für Zuwachs sorgt. Sie sehen: Es kommen immer mehr Leute, und der Druck auf hier wohnende Personen erhöht sich Tag für Tag. Die einzige Partei, die diese Sachlage ernst nimmt, ist die SVP. Wir wollen keine 10-Millionen-Schweiz.

In Ergänzung des Postulats knüpfte meine Anfrage (*KR-Nr. 116/2018*) an mit dem Titel «Ist Langnau das Bauernopfer der Raumentwicklung der Stadt Zürich?» Die Antwort ist ganz klar Ja. Bei uns wird enteignet, der Fahrplan verschlechtert sich und Enteignungen finden statt, sodass die Agglomeration ihren Durst nach ungehindertem Wachstum löschen kann.

Viele Gespräche zwischen dem Kanton, der Gemeinde Langnau, der SZU, den Betroffenen und mir wurden geführt. Diverse Lösungsansätze – unter anderem die Verlegung des Veloweges durch Langnau am Albis – wurden ausgelegt und intensiv besprochen. Mit der jetzigen vorliegenden Variante haben wir einen Kompromiss gefunden, der einen gangbaren Weg zeigt. Ein bestehendes Trottoir wird dabei zugunsten des erhöhten Platzbedarfs aufgehoben. Ein Ausbau ganz ohne Enteignung, wie es das Postulat fordert, ist aber nicht möglich. Selbst wenn – wie von links gewünscht –, die Strasse verschmälert wird, und der Autofahrer damit schikaniert wird.

Der letzte Informationsanlass fand am 13. Februar dieses Jahres statt. Dort habe ich zum Beispiel auch Judith Bellaiche als Erstunterzeichnerin vermisst. Die Informationspolitik von den involvierten Institutionen liess am Anfang zu wünschen übrig, gegen Schluss verbesserte sich diese kontinuierlich bis zum Guten. Betroffene, denen eine Enteignung bevorsteht, wurden eingeladen und schlussendlich bis ins letzte Detail über die Fahrplangestaltung persönlich instruiert. Nichtsdestotrotz wird es wenige Grundeigentümer empfindlich treffen, was ich sehr, sehr bedaure. Was die Langnauerinnen und Langnauer dafür bekommen, ist eine bessere Busanbindung, die Haltestelle Wildpark-Höfli wird wieder konstant angefahren und einen durchgehenden 15-Minuten-Takt wird ermöglicht. Ab Adliswil erhält der oder die Pendlerin sogar einen stabilen 7,5-Minuten-Taktfahrplan.

Ich bitte Sie, im Namen der Standortgemeinde – und nicht wie Judith Bellaiche gesagt hat – und in meinem Namen das Postulat nicht zu überweisen. Eine Ver-

zögerung des Projekts durch das Postulat könnte für Langnau noch viel schlimmere Massnahmen nach sich ziehen. Deshalb überweisen Sie das Postulat nicht. Folgen Sie der SVP, der Gemeinde Langnau, die betroffen ist und der Langnauer Bevölkerung. Herzlichen Dank.

Davide Loss (SP, Adliswil): Die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn AG, welche die S4 von Zürich nach Langnau am Albis beziehungsweise Sihlwald betreibt, möchte die Doppelspur entlang der Sihltalstrasse ausbauen. Das Postulat verlangt, dass dieser Doppelspurausbau ohne Enteignungen im betroffenen Quartier «Gartendörfli» stattfindet.

Ich möchte es vorab betonen: Der Doppelspurausbau ist ein wichtiges Projekt für den Bahnverkehr in der Region im Sihltal. Es entspricht einer betrieblichen Notwendigkeit, dass die S4 in Langnau am Albis auf einer Doppelspur verkehren kann, um unnötige Wartezeiten oder einen Halt des Zugs zu vermeiden. Die Züge können so kreuzen, ohne dass es zu einem Halt kommt. Allerdings ist es nach Ansicht der Postulanten möglich, diesen Doppelspurausbau ohne Enteignungen zu realisieren.

Mit Zuwanderungspolitik, Herr Waser, hat das überhaupt nichts zu tun. Es ist spannend, dass Sie sich heute als flammender Befürworter dieses Doppelspurausbaus bekennen, waren Sie doch vor einigen Monaten noch dagegen. Diejenige Fraktion, welche sich glaubwürdig für einen guten Ausbau des öffentlichen Verkehrs einsetzt, ist die SP-Fraktion. Dies gilt auch für den Doppelspurausbau – einfach ohne Enteignungen. Man darf die Bewohnerinnen und Bewohner des betroffenen Quartiers nicht vergessen, die einen Teil ihres Grundstücks für diesen Doppelspurausbau hergeben müssten. Es ist wichtig, dass man hier nach Alternativen sucht.

Aufgrund dieses Postulats – und das ist schon ein sehr grosser Erfolg – wurde das Bauprojekt überarbeitet, und die geplanten, massiven Enteignungen konnten wesentlich reduziert werden. Dies ist ein grosser Erfolg für die Postulanten, da den Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers «Gartendörfli» nun ein viel kleineres Stück Land weggenommen werden soll. Dafür danke ich der SZU sowie der Volkswirtschaftsdirektion, welche pragmatisch ans Werk gegangen sind. Vor allem die SZU und der neue Direktor, Marco Lüthi, stehen in engem Dialog mit den betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner. Sie haben nichts unversucht gelassen und kämpfen im wahrsten Sinn des Worts um jeden Zentimeter. Dies verdient Anerkennung.

Das stark verbesserte Projekt kommt aber immer noch nicht ohne Enteignungen aus – und das ist der kritische Punkt. Ich bin klar der Ansicht, dass die Sihltalstrasse in diesem Streckenbereich verengt werden könnte, wenn die Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 60 Stundenkilometer gesenkt würde. So könnte die Doppelspur noch etwas weiter Richtung Sihlwald, weg vom Quartier «Gartendörfli», verlegt werden. Auf diese Weise könnte der Doppelspurausbau ganz ohne Enteignungen realisiert werden. Weshalb das nicht möglich sein soll, konnte mir das Amt für Verkehr nicht plausibel erklären. Die betriebliche Notwendigkeit überzeugt mich nicht. Ich bin überzeugt, dass hier noch mehr drin liegen würde,

wenigstens noch ein paar Dezimeter. Diese bedeuten für die Betroffenen einen enormen Erhalt von Lebensqualität.

Die SP-Fraktion hat sich seit jeher für eine Abklassierung beziehungsweise einen Rückbau der Sihltalstrasse in der heutigen Form ausgesprochen. Der Doppelspurausbau der S4 könnte zum Anlass genommen werden, die Höchstgeschwindigkeit auf der Sihltalstrasse generell von 80 auf 60 Stundenkilometer zu senken und mittels verkehrsberuhigender Massnahmen die Fahrbahn zu verengen – wenigstens punktuell. Die Funktion der Sihltalstrasse hat sich seit Eröffnung der Westumfahrung gänzlich geändert. Es ist nicht einzusehen, weshalb es noch heute eine Hochleistungsstrasse mit 80 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit braucht.

Wie gesagt, das überarbeitete Projekt kommt dem Anliegen der Postulanten und den Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers «Gartendörfli» entgegen, allerdings wäre es ohne Weiteres möglich, mit einer Verengung der Fahrbahn der Sihltalstrasse und einer Temporeduktion der Trasse noch weiter Richtung Sihlwald zu verschieben, womit Enteignungen ganz vermieden werden können. Es ist nicht zu viel verlangt, dass der Regierungsrat im Rahmen der Überweisung des Postulats eine solche Variante nochmals im Detail prüft. Ich denke, das sollte möglich sein.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen. Besten Dank.

Fabian Müller (FDP, Rüschlikon): Die Fraktion der FDP hat sich sowohl mit dem Anliegen des Postulats wie auch mit der Stellungnahme des Regierungsrats eingehend auseinandergesetzt und ist zum Schluss gekommen, der Argumentation der Regierung zu folgen, sprich das vorliegende Postulat nicht zu überweisen.

In seiner Antwort zeigt der Regierungsrat schlüssig auf, dass dieses Projekt weder vom Kanton erarbeitet noch von diesem finanziert oder bewilligt wird. Es besteht somit kein Raum für eigene Planungsvarianten. Auch wenn ein enger Dialog mit kantonalen Stellen besteht: Das betroffene Bahnunternehmen, die SZU, ist für die Entwicklung seiner Projekte verantwortlich. Es stellt sich danach einem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren nicht des Kantons, sondern eben des Bundes.

Das Postulat würde demnach, wenn es denn überwiesen werden sollte, relativ rasch zur Makulatur. Den Ausgang der Planung könnte es nicht beeinflussen, wohl aber würde der Planungsprozess unnötig verkompliziert, und es ginge wertvolle Zeit verloren. Vor diesem Hintergrund scheint uns eine Überweisung nicht zielführend zu sein. Dies übrigens umso weniger, als die Arbeiten an den Ausbauten aus Sicht der Bahn dringend notwendig sind, dies sowohl mit Blick auf eine Verdichtung des Fahrplans wie auch zur Stabilisierung eines Betriebs, der sich schon heute als zunehmend anfällig erweist.

Eingleisige Streckenführungen haben in unserem Verkehrsverbund Seltenheitswert. Die S4 ist schon beinahe ein Kuriosum. Es braucht zukunftsfähige Anbindungen, sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse, und es geht selbstverständlich nicht an, dass man dem Bau einer Bahndoppelspur gleich auch noch die

Strasse abklassieren will und somit eine fein austarierte Verkehrsplanung in der Region torpediert, wenn nicht gar über den Haufen wirft.

Wir halten den in der Planung Involvierten zugute, dass sie den Blick für das Ganze gewahrt, Alternativen sorgfältig geprüft, das Projekt im Sinne der Anwohner so gut wie möglich angepasst und die Landabtretungen auf ein Minimum reduziert haben.

Wir wünschen uns, dass es mit dem Ausbau dieser dringend notwendigen Bahninfrastruktur nun rasch vorwärtsgeht und empfehlen, das Postulat nicht zu überweisen.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung im Raum Zürich-Süd muss auch das ÖV-Angebot abgestimmt werden. Schon heute kann die SZU ihren Fahrplan nicht mehr einhalten, regelmässig bleiben die Passagiere auf dem Perron stehen. Das Bahnausbauprojekt «Doppelspur-SZU» auf der Strecke Wildpark–Langnau soll nun in Zukunft die erforderliche Betriebsstabilität verbessern. Dass dabei den privaten Landanstösser der Einfamilienhaus-Siedlung «Gartendörfli» Land enteignet werden muss, ist sicherlich nicht schön, aber wohl kaum zu verhindern.

Seit der Einreichung des Postulats hat sich einiges getan. Die SZU hat in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten nun eine halbwegs annehmbare Lösung gefunden: Statt den 4,5 Metern, welche zu Beginn des Projekts diskutiert wurden für die Landenteignung, müssen nun noch zwei Meter enteignet werden. Ob dann letztlich alle mitmachen, das wird sich zeigen.

Zu begrüssen ist hingegen die Lösung der Regierung in Bezug auf die Veloroute, und ich staune, dass endlich erkannt wurde, dass der Radweg entlang der Sihl keine Lösung sein kann. Der dortige Fussverkehr wird nämlich noch zwangsläufig zunehmen, und das führt zu Konflikten mit den Radfahrerinnen und Radfahrern, die auf derselben Strecke verkehren. Es ist daher das Ziel sowohl der Gemeinde als auch des Kantons, den Radverkehr entlang der Sihl zu entflechten und auf der Sihltalstrasse zu führen. Genau dieser Forderung wurde noch vor wenigen Jahren wenig Gehör geschenkt. Zudem wurde mit der Motion 383/2008 der Rückbau der Sihltalstrasse nach der Eröffnung der A4 Üetlibergtunnel ganz klar die Abklassierung der Sihltalstrasse bis nach Zürich gefordert. Es ist bis heute nichts passiert. Es ist unverständlich, wieso ausgerechnet auf diesem Strassenabschnitt eine Abklassierung nicht möglich sein soll. Die Antwort der Regierung ist eine billige Ausrede, in der sie behauptet, dass es sich hier um einen Strassenabschnitt ausserorts handelt. Wie oft wurden schon auf Kantonsgebiet Strassen von 80 auf 60 Stundenkilometer reduziert?

Die Umgestaltung der Sihltalstrasse bleibt eine bestehende Forderung. Sie wurde der Gemeinde Langnau damals nach der Eröffnung der A4 in Aussicht gestellt. Allerdings, lieber Herr Waser, muss ich hier auch festhalten, dass die Gemeinde Langnau sich bis anhin stets gegen eine Temporeduktion gestemmt hat. Jetzt erst stellen sie selber fest, dass der Verkehr durch das Sihltal abgenommen hat, und daher eine Temporeduktion von 80 auf 60 Stundenkilometer möglich wäre. Es ist zu hoffen, dass sich auch hier etwas bewegt.

Die Grüne-CSP-Fraktion überweist das Postulat deshalb nicht.

Farid Zeroual (CVP, Adliswil): Die Bevölkerung im Kanton Zürich wächst, und der Bedarf an Mobilität im ÖV nimmt weiter zu. Der Kanton Zürich ist daher auf ein leistungsfähiges Schienennetz angewiesen. Der dazu erforderliche Ausbau der Bahninfrastruktur ist punktuell keine einfache Herausforderung für die beteiligten Akteure. Dies hat sich auch bei der Realisierung der Limmattalbahn gezeigt.

Die Stadt Zürich erlebt aktuell an der Strecke der Sihltalbahn-S4 einen bedeutenden Bevölkerungszuwachs. Im Quartier «Manegg» werden hunderte von Wohnungen und Arbeitsplätze angesiedelt. Ebenso befinden sich auch die Sihltal-Gemeinden Adliswil und Langnau am Albis in einer Wachstumsphase, dies im Einklang mit dem kantonalen Richtplan.

Doch bereits heute kämpft die S4 morgens und abends im Zehn-Minuten-Takt mit Verspätungen und gelegentlichen Zugsausfällen. Der geplante Ausbau der S4 auf Betrieb mit Doppelspur ist ein wichtiger Beitrag, um den Takt und die Kapazität der S4 zu erhöhen sowie die Fahrplanstabilität wieder zu gewährleisten, und damit einen Beitrag zur Erfüllung eines öffentlichen Auftrages zu leisten.

Total plant die SZU im Rahmen des S-Bahn-Netzes «2.0» Ausbauten im Rahmen von 600 Millionen zu investieren. Ziel der Doppelspur ist die Einführung der Fahrplanverdichtung per 2028. Der 7,5-Minuten-Takt ist auf die Umsetzung von Umstromung der Üetlibergbahn und der streckenweise Umbauten des Trassees im Sihltal angewiesen. Vorrangig soll schon bis 2021 die Strecke zwischen Langnau am Albis und Adliswil bei der Haltestelle Wildpark-Höfli auf Doppelspur ausgebaut werden.

Neben den privaten Anwohnern und der SZU ist der Kanton einer von drei Landeigentümern im Bereich der Haltestelle Wildpark-Höfli. Mit Vertretern der Gemeinde Langnau am Albis und des Kantons und der SZU wurden in den Jahren 2018 und 2019 bereits weitere mögliche Lösungen gefunden sowie deren Auswirkungen auf Anrainer, Strasse sowie Fuss- und Radwege untersucht. Ausgehend von diesen Untersuchungen, konnte das Projekt weiter optimiert, und der Landbedarf reduziert werden.

Das Postulat ist daher heute noch gut gemeint und bringt der Situation der Eigentümer Verständnis entgegen. Das Instrument ist mit hoher Wahrscheinlichkeit untauglich, um übergeordnetes Recht, wie das hier zur Anwendung kommende eidgenössische Eisenbahnrecht, zu übersteuern. Langwierige juristische Auseinandersetzungen sind unbedingt zu vermeiden, können diese erfahrungsgemäss zu erheblichen Verzögerungen führen. Ebenso erzeugt das Postulat für den Betreiber SZU keinen erkennbaren Mehrwert.

Nun steht die SZU in der Pflicht, mit den betroffenen Anwohnern Lösungen zu finden und Einigungen zu erreichen. Aus diesem Grunde erachtet die CVP den Nutzen des Postulats als gering und sieht keine Notwendigkeit, das Postulat aus dem Jahr 2017 zu überweisen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Wenn Konfrontationen zwischen privaten und öffentlichen Interessen zunehmen, hat dies einen einfachen Grund: In

der Schweiz wird es immer enger. Und eng ist es bekanntlich auch im Sihltal, aber auch in den Zügen des SZU. Auf der einen Seite also Privateigentümer, die ihre Gärten behalten wollen – was nachvollziehbar ist –, auf der anderen der öffentliche Verkehr, der aus Kapazitätsgründen eine Doppelspur möchte. Was gut schweizerisch tun, wenn keine Partei nachgeben will? Richtig, einen Kompromiss anstreben. Ein solcher Kompromiss scheint man mit dem Beschluss gefunden zu haben, auf das strassenseitige Trottoir zu verzichten und somit betroffenen Eigenheimbesitzern statt 4,5 Meter nur deren 2 abzuzwacken. In einem Punkt sind wir uns wohl einig: Damit die Passagiere der Sihltalbahn trotz Bevölkerungswachstum pünktlich an ihre Ziele gelangen, ist ein Ausbau der SZU unabdingbar – und zwar möglichst bald. Leider ist es beim «Gartendörfli» für eine Doppelspur so eng, dass es ohne Enteignungen nicht geht. Dagegen wehren sich im Siedlungsgebiet private Grundeigentümer. Nun wird eine Lösung vorgeschlagen, die im Wesentlichen auf der Sihltalstrasse eine Temporeduktion von 80 auf 60 Stundenkilometer beinhaltet. Das mag gut klingen, ist aber innert nützlicher Frist wohl kaum durchsetzbar. Zumindest wäre für eine solche Lösung die Lancierung eines separaten Planungsprozesses nötig, was mit Sicherheit viel Zeit in Anspruch nehmen würde. Gemäss kantonalem Velonetzplan führt zudem eine als «Nebenverbindung» geplante Veloroute der Sihltalstrasse entlang, welche es ebenfalls zu sichern gilt.

Im intensiven Austausch mit der SZU hat der Kanton nach einer Lösung gesucht, wie die Siedlung «Gartendörfli» möglichst geschont werden kann. Mit den Details der regierungsrätlichen Stellungnahme möchte ich Sie nicht belästigen, dafür jedoch festhalten, dass die Überweisung des Postulats zwar ein solidarisches Zeichen an betroffene Eigentümerinnen und Eigentümer aussendet, aber das übergeordnete Interesse an einem möglichst zügigen Doppelspurausbau missachtet. Es ist eng in der Schweiz. Und es wird noch enger werden. Daran können wir nichts ändern. Aber wenn Diskussionspartner nicht allzu engstirnig denken, werden wir immer Kompromisse finden, die zumindest tragbar sind.

Die EVP ist klar der Meinung, dass der Ausbau der SZU-Doppelspur so bald wie möglich erfolgen muss. Und weil wir befürchten, dass dieses Postulat den dafür notwendigen Planungsprozess noch mehr verlängert, werden wir der Überweisung nicht zustimmen.

Urs Waser (SVP, Langnau am Albis) spricht zum zweiten Mal: Lieber Davide, ich möchte noch kurz auf dich zurückkommen: Jetzt ist mir klar, worum es euch geht. Es geht euch um die Verkürzung der Strasse und der Breite, dass man diese anpasst. Du bist an den Informationsveranstaltungen auch dabei gewesen. Wenn man diese Strasse verkürzen würde ohne Enteignungen, wäre es nicht möglich. Einige wenige Zentimeter wären allenfalls möglich, würden aber in keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen.

Edith Häusler hat noch etwas wegen der Temporeduktion auf 60 Stundenkilometer gesagt. Die Gemeinde Langnau wäre durchaus dafür zu haben gewesen, auch

ich hätte damit leben können, wenn dabei keine Enteignungen stattgefunden hätten. Aber es ist halt nicht so; es gibt schlussendlich eine Enteignung. Das müssen wir wohl oder übel akzeptieren.

Es gäbe noch viele Varianten, die auch diskutiert wurden beispielsweise eine Tunnellösung. Aber ein Kosten-Nutzen-Verhältnis für eine Tunnellösung wäre nun wirklich in keinem Verhältnis. Apropos hat es mich noch erstaunt von Davide Loss, dass er gegen die Enteignungen ist. Dabei geht es wirklich um kleine, um wenige Enteignungen. Einige erhalten danach sogar einen Profit. Sie bekommen neue Lärmschutzwände. Bei der Limmattal-Bahn wurden – ich sage jetzt – 500 Enteignungen vollzogen. Dort habe ich ihn nicht gehört, dass Enteignungen nicht zweckmässig sind. Besten Dank.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg) spricht zum zweiten Mal: Nun stelle ich fest, dass nach anfänglicher Unterstützung der meisten Fraktionen hier die Meinungen gekehrt haben, dies aufgrund der planerischen Verbesserung und Entlastung der Privateigentümer. Wir haben also ein Jahr gewonnen, das genutzt wurde, um ein besseres Ergebnis zu erzielen. Gleichzeitig haben wir dieses Jahr aber auch verloren, weil es nicht genutzt wurde, Lösungsvarianten zu erarbeiten, die eine Verschmälerung bei gleichzeitiger Temporeduktion berücksichtigt, und diese nicht bloss abzuwehren.

Immerhin, ohne dieses Postulat wäre es nicht einmal zu den Verbesserungen zugunsten der Privateigentümer gekommen, die wir bis jetzt schon erzielen konnten. Dennoch: Es ist schade, dass die meisten hier nicht mehr Mut haben, die Abklasierung der Sihltalstrasse konsequent umzusetzen. Vielen Dank.

Regierungsratspräsidentin Carmen Walker Späh: Die SZU, also die Sihltalbahn, aber vor allem die S4 im Sihltal ist eine richtige Erfolgsgeschichte. Weshalb sage ich Erfolgsgeschichte? Seit der Gründung des Zürcher Verkehrsverbundes hat sich auf dieser Linie eine Zuwachsrate von sage und schreibe 400 Prozent ergeben, das heisst 400 Prozent Zuwachs auf einer Linie. Ich muss sagen, das ist eindrücklich. Das zeigt auch, wie gross das Einzugsgebiet dieser Linie ist.

Derweil der Bedarf gestiegen ist, hat sich aber die Infrastruktur selbst nicht annähernd angepasst, geschweige denn ist mitgewachsen. Noch immer – es wurde hier im Saal gesagt – haben wir einspurige Abschnitte, wir haben sogar Kreuzungen der S4 und wir haben Verspätungssituationen. Das führt dazu, dass diese Sihltal-Bahn, die S4 tatsächlich zunehmend unpünktlich ist. Und der ZVV hat ja bereits zusammen mit dem Bund reagiert, indem man einzelne Haltestellen nicht mehr bedient. Das ist nicht das, was man eigentlich will. Es ist richtig: Aufgrund der vielen zusätzlichen Wohnungen, die im Sihltal gebaut werden, werden wir auch in den nächsten Jahren einen Zuwachs haben. Das heisst, diese S4, die wird durch die zunehmende Zahl der Fahrgäste noch mehr unter Druck kommen. Deshalb ist dieser Doppelspurausbau beim Wildpark in Langnau am Albis so wichtig. Es gibt keinen anderen Streckenabschnitt, der ausgebaut werden kann. Ich denke, hier sind wir uns mindestens einig: Es besteht starker Druck für eine rasche Verbesserung.

Natürlich will ich es nicht schönreden. Enteignungen freut nie jemanden, auch mich nicht. Aber ich muss Ihnen sagen, dieser Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der lässt sich nicht, ohne dass man Land beansprucht, realisieren, auch nicht mit einer Temporeduktion. Es geht einfach nicht. Das Postulat will nun, dass man vollständig auf einen Landerwerb verzichtet. Da muss ich ehrlich sein: Das ist nicht möglich. Kantonsrat Urs Waser hat es erwähnt; ich kann das nur bestätigen: Bei der Limmattal-Bahn – das wissen viele nicht – hatten wir 500 solcher Fälle. Hier beim Ausbau der S4 werden es nicht viele sein, auch wenn dies selbstverständlich für die Betroffenen schwierig ist. Sie wissen auch, dass ich mich immer eingesetzt habe für einen starken Schutz des Grundeigentums, gleichzeitig habe ich den Auftrag, leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen zu schaffen, auf der Strasse und auf der Schiene. Da ist nun mal die optimale Lösung ein Kompromiss, den wir gefunden haben. Mir ist wichtig zu betonen, dass damals bei der Einreichung des Postulats der Planungsstand nicht der gleiche war, den wir heute haben. Die Planerinnen und Planer haben sich mit den Gemeinden und den Betroffenen zusammengerauft und eine Lösung gefunden, die skizziert wurde. Aber, ich sage es nochmals deutlich und in aller Ehrlichkeit: Wir werden das Ziel des Postulates, gänzlich auf Enteignungen zu verzichten, nicht erreichen können, auch wenn Sie das Postulat überweisen. Ich denke, hier braucht es auch eine gewisse Ehrlichkeit den Betroffenen gegenüber. Was ich Ihnen aber versichern kann – dafür werde ich mich weiterhin einsetzen –, dass wir auch die weitere Projektierung und die Umsetzung dieses Doppelspurausbaus, dass wir den weiterhin sorgfältig mitbetreuen, soweit wir verantwortlich sind. Das ist aber eben nicht die entscheidende Verantwortung. Es wurde hier auch gesagt, dass es ein Bauvorhaben des Bundes ist. Es wird auch über FABI (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*), sprich STEP 35 (*Ausbauschnitt 2035*), finanziert. Wir haben ja diesen positiven Entscheid kürzlich feiern können. Der Kanton kann einfach das Seine dazu beitragen, dass diese Planung gut verläuft. In diesem Sinne danke ich Ihnen für die Diskussion und bitte Sie aber, das Postulat nicht zu überweisen. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 356/2017 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.