

Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2013

**4972**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die kantonale Volksinitiative  
«Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig»**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2013,

*beschliesst:*

I. Die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» wird abgelehnt.

II. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.



**Die Volksinitiative hat folgenden Wortlaut:**

Die unterzeichnenden, im Kanton Zürich wohnhaften Stimmberechtigten stellen gestützt auf Art. 23 ff. der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 sowie das Gesetz über die politischen Rechte (GPR) und die dazugehörige Verordnung (VPR) in der Form der allgemeinen Anregung folgendes Begehren:

I. Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Kredit schaffende Vorlage zur baulichen Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofs Stadelhofen und der Strecke Stadelhofen–Tiefenbrunnen auszuarbeiten und dem Kantonsrat vorzulegen.

II. Die Vorlage umfasst modulartig folgende Elemente:

- Entflechtung der niveaugleichen Kreuzung der Strecken Stadelhofen–Stettbach (Zürichbergtunnel) und Stadelhofen–Tiefenbrunnen im Ostkopf des Bahnhofs Stadelhofen.
- Zusätzlicher, zweiter einspuriger Riesbachtunnel Stadelhofen–Tiefenbrunnen.
- Zusätzliches viertes Gleis mit Perronkante im Bahnhof Stadelhofen.

III. Die Kreditvorlage ist spätestens 18 Monate nach Annahme der Initiative dem Kantonsrat zu unterbreiten.

---

### **Die Volksinitiative wird wie folgt begründet:**

Der Bahnhof Stadelhofen ist mit 135 000 Passagieren täglich der drittgrösste Bahnhof in der Schweiz. Mit neun S-Bahnlinien ist er, neben dem Hauptbahnhof Zürich, der wichtigste Bahnhof der Zürcher S-Bahn und verbindet beinahe alle Regionen im Kanton Zürich. Schon heute stösst er an seine Kapazitätsgrenzen, deshalb hat jede Störung am Bahnhof Stadelhofen grosse Auswirkungen auf das gesamte S-Bahn-Netz. Und die Passagierzahlen nehmen weiterhin zu. Deshalb ist es dringend nötig, den Bahnhof zukunftsfähig auszubauen. Nur so kann die erfolgreiche Zürcher S-Bahn weiterhin pünktlich und zuverlässig ihre Aufgabe im öffentlichen Verkehr wahrnehmen.

---

## **Weisung**

### **A. Ziel der Initiative**

Die vom Initiativkomitee in der Form der allgemeinen Anregung eingereichte Volksinitiative verlangt eine kreditschaffende Vorlage zum Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Der Ausbau soll modular drei Elemente umfassen: die Entflechtung der niveaugleichen Kreuzung im Ostkopf des Bahnhofs, einen zweiten einspurigen Riesbachtunnel auf der Strecke Stadelhofen–Tiefenbrunnen und ein viertes Gleis mit Perronkante im Bahnhof Stadelhofen. Der Ausbau wird angesichts der Bedeutung des Bahnhofs Stadelhofen für das gesamte S-Bahn-Netz und der wachsenden Passagierzahlen für dringend nötig befunden, damit die Zürcher S-Bahn weiterhin pünktlich und zuverlässig ihre Aufgabe im öffentlichen Verkehr wahrnehmen könne.

### **B. Formelles**

Am 26. November 2012 wurden die ausgefüllten Unterschriftenlisten zu der im kantonalen Amtsblatt vom 25. Mai 2012 (ABI 2012, 1120) veröffentlichten kantonalen Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» bei der Direktion der Justiz und des Innern eingereicht. Mit Verfügung vom 30. Januar 2013 (ABI 2013-02-08) stellte die Direktion der Justiz und des Innern nach Prüfung der Unterzeichnungen fest, dass die Volksinitiative zustande gekommen ist. Die Volksinitiative hat die Form der allgemeinen Anregung. Gestützt auf § 133 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat somit innert vier Monaten nach Einreichung der Volksinitiative Bericht und Antrag über ihre Gültigkeit und ihren Inhalt. Innert gleicher Frist beantragt er dem Kantonsrat zudem einen der folgenden Entscheide:

- a) Ablehnung der Initiative,
- b) Ablehnung der Initiative und Zustimmung zum beantragten Gegenvorschlag,
- c) Zustimmung zur Initiative und Zustimmung zum beantragten Gegenvorschlag,
- d) Ausarbeitung einer ausformulierten Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit oder ohne Gegenvorschlag dazu.

Eine zustande gekommene Volksinitiative ist gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist (Art. 28 Abs. 1 Kan-

tonsverfassung, KV, LS 101). Erfüllt sie diese Voraussetzungen nicht, erklärt sie der Kantonsrat für ungültig. Er kann sie aber auch für teilweise gültig erklären oder aufteilen (Art. 28 Abs. 2 KV).

Die vorliegende zu beurteilende Volksinitiative wahrt die Einheit der Materie und ist nicht offensichtlich undurchführbar. Zu prüfen ist, ob sie auch nicht gegen übergeordnetes Recht, insbesondere nicht gegen Bundesrecht, verstösst. Gemäss § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1) kann der Staat an Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs Investitions- und Betriebsbeiträge ausrichten, soweit nicht der Bund zu Leistungen verpflichtet ist. Art. 49 des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) sieht vor, dass Bund und Kantone gemeinsam die Eisenbahninfrastruktur finanzieren, laut SBB-Gesetz (SR 742.31) wird die Infrastruktur durch den Bund finanziert, wobei die Kantone unter Umständen einen Interessenbeitrag leisten. Es ist somit davon auszugehen, dass den Bund mindestens eine Teilfinanzierungspflicht beim Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen trifft. Aus Sicht der Rechtmässigkeit der Initiative bedeutet dies aber keinen Verstoß gegen übergeordnetes Recht. Die Finanzierungspflicht des Bundes wäre gegebenenfalls bei der Ausarbeitung der Umsetzungsvorlage zu berücksichtigen.

Auf Bundesebene befassen sich derzeit zwei weitere Gesetze mit Bahninfrastrukturen: Das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG, SR 742.140.2) und das Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGVA nG, SR 742.140.3). Sie betreffen auch Ausbauten im Raum Zürich, jedoch ohne Einbezug des Bahnhofs Stadelhofen. Die bundesgesetzlich vorgesehenen Ausbauten schliessen einen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen im Sinne der Initiative nicht aus.

Ebenfalls mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur befasst sich die Vorlage des Bundesrates zu «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI; BBl 2012, 1577). Diese Vorlage ist der direkte Gegenvorschlag des Bundesrates zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr». FABI sieht im Grundsatz vor, dass die Bahninfrastruktur künftig durch den Bund finanziert werden soll, und stellt mit dem unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig sicher. FABI sieht zudem in seinem etappierten Entwicklungsprogramm (STEP) zahlreiche Bahninfrastrukturprojekte vor, darunter auch den Kapazitätsausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Die Vorlage befindet sich zurzeit in der Beratung im Nationalrat (Zweitrat) und gelangt voraussichtlich im Lauf des Jahres 2014 zur Volksabstimmung. Ob die zukünftige Gesetzgebung zu FABI im Widerspruch zur Initiative stehen wird, kann offengelassen werden.

Für die Beurteilung des Verstosses gegen übergeordnetes Recht ist einzig geltendes Recht massgebend. Eine Initiative hat weder Vorwirkung noch aufschiebende Wirkung. Soweit eine spätere Gesetzesänderung der Initiative widerspräche, wäre dies bei der Umsetzung zu berücksichtigen.

Das Verfahren bei Volksinitiativen sieht vor, dass der Regierungsrat innert eines Jahres nach Annahme der Initiative eine Umsetzungsvorlage ausarbeitet (§ 138 Abs. 1 GPR). Soweit die Initiantinnen und Initianten in Ziffer III des Initiativtextes fordern, die Kreditvorlage sei spätestens 18 Monate nach Annahme der Initiative dem Kantonsrat zu unterbreiten, gilt stattdessen die gesetzliche Frist von einem Jahr gemäss § 138 Abs. 1 GPR. Die Gültigkeit der Initiative wird dadurch nicht berührt.

Die Prüfung ergibt, dass die Volksinitiative nicht gegen übergeordnetes Recht, insbesondere nicht gegen Bundesrecht, verstösst. Gründe für eine vollständige oder teilweise Unrechtmässigkeit sind nicht ersichtlich. Es ist somit von der Gültigkeit der Initiative auszugehen.

## **C. Materielles**

### **Ausgangslage**

Nach geltendem Recht ist grundsätzlich der Bund für die Finanzierung der Bahninfrastruktur der SBB zuständig, wobei die Kantone allenfalls einen Interessenbeitrag leisten. Mithin ist ein Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen vollständig oder zumindest schwergewichtig durch den Bund zu finanzieren. Die Finanzierungspflicht des Bundes im Bereich der Bahninfrastruktur wird in Zukunft noch erweitert: Die bundesrätliche Vorlage zu FABI sieht ein neues Finanzierungssystem vor, mit dem die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur im Grundsatz durch den Bund sichergestellt werden soll. Kern des Systems ist ein Bahninfrastrukturfonds (BIF), der in einem eigenen Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG) geregelt werden soll. Auch Infrastrukturausbauten, die hauptsächlich dem Regionalverkehr dienen, werden aus dem BIF finanziert. FABI umfasst zudem ein strategisches Entwicklungsprogramm (STEP), in dessen Rahmen der Ausbau der Bahninfrastruktur in zeitlich etappierten Schritten vorgenommen werden soll. In STEP sind zahlreiche Bahninfrastrukturprojekte eingestellt, darunter auch der Kapazitätsausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Damit wird auf Bundesebene nicht nur die Bedeutung eines Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen anerkannt, sondern auch dessen Finanzierung durch den Bund.

Die Zürcher S-Bahn verzeichnet seit der Einführung 1990 einen spürbaren Anstieg der Nachfrage. Im Rahmen der regelmässigen Fahrplanverfahren des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) sowie der ersten drei Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn konnte das Angebot in den letzten 20 Jahren stetig ausgebaut werden. Zusätzlich zu diesem Ausbau wurde neues, leistungsfähiges Rollmaterial beschafft. Trotz dieser Massnahmen ist die Kapazitätsgrenze in den Hauptverkehrszeiten im Kern-Netz der Zürcher S-Bahn auf mehreren Korridoren erreicht. Die Weichen für einen weiteren Ausbau wurden bereits 2001 mit dem deutlichen Entscheid der Stimmberechtigten für den Bau der neuen Durchmesserlinie gestellt. Die Durchmesserlinie wird von Altstetten/Wiedikon über den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (Zürich HB) und den neuen Weinbergtunnel nach Oerlikon führen. Sie soll voraussichtlich im Juni 2014 (Nord-Süd) und Ende 2015 (Nord-West) in Betrieb genommen werden. Die zusätzlichen Kapazitäten sind aber nur dann voll nutzbar, wenn auch die Zufahrtstrecken sowohl für den Fernverkehr wie auch für die Zürcher S-Bahn ausgebaut werden. Der notwendige Ausbau für die Zürcher S-Bahn soll mit den 4. Teilergänzungen umgesetzt werden. Sie sind die regionalen Ergänzungen zur neuen Durchmesserlinie und ermöglichen grosse Angebotsverbesserungen für nahezu das gesamte Betriebsgebiet des ZVV.

Mit Beschluss vom 4. Oktober 2010 (Vorlage 4675a) bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit für den Ausbau der 4. Teilergänzungen. Abgestimmt auf den Ausbau der Durchmesserlinie sowie auf die Ausbauten des Bundes im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zwischen Zürich und Winterthur werden die 4. Teilergänzungen in drei Etappen (Juni 2014, Dezember 2015 und Dezember 2018) umgesetzt.

Die Durchmesserlinie ist das Herzstück der geplanten Ausbauten. Zusammen mit den 4. Teilergänzungen ermöglicht sie neben einem Angebotsausbau auch eine Beschleunigung von mehreren S-Bahn-Linien im Kernbereich. Dadurch werden verschiedene Linien attraktiver, was eine Entlastung stark belasteter Linien bewirkt. Diese Systementlastung wird sich auf das gesamte Kern-Netz der Zürcher S-Bahn auswirken. Dadurch wird auch der Druck auf den Bahnhof Stadelhofen etwas abnehmen. Die 4. Teilergänzungen sehen deshalb keinen Ausbau der Infrastruktur im Bahnhof Stadelhofen vor. Dennoch kann das Angebot im Bahnhof Stadelhofen dank der 4. Teilergänzungen geringfügig erweitert werden: Die S20 wird in den Hauptverkehrszeiten als Entlastung der S7 zwischen Stäfa und Hardbrücke verkehren. Die S11 wird den ganzen Tag den integralen Viertelstundentakt mit der S12 zwischen Winterthur, Stadelhofen, Zürich Hauptbahnhof und dem Limmattal bilden. Weitere Ausbauten und Kapazitätssteigerungen werden aber auf der bestehenden Infrastruktur mit drei Gleisen nicht mehr möglich sein.

## **Notwendigkeit und Nutzen eines Ausbaus auf vier Gleise**

Trotz der Umsetzung der Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzungen zeichnen sich bereits heute neue Engpässe im Zeithorizont nach 2020 ab. Insbesondere in den Korridoren Zürich–Winterthur (via Wallisellen und via Stadelhofen) und Zürich–Uster–Wetzikon wird ein weiterer Angebotsausbau erforderlich sein. Das bedingt neben dem Bau des Brüttenertunnels mit Anschluss Dietlikon (Korridor Zürich–Winterthur) auch einen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, der heute das leistungsbestimmende Element der S-Bahn-Stammstrecke Stadelhofen–Zürich Hauptbahnhof–Hardbrücke darstellt.

Mit Beschluss vom 14. Februar 2011 betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 4718a) hat der Kantonsrat den ZVV beauftragt, die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der Zürcher S-Bahn in den Jahren nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen fortzusetzen. Aufgrund erster Erkenntnisse aus diesen Planungen ist davon auszugehen, dass die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Stadelhofen mit einem Ausbau auf vier Gleise gegenüber heute um rund 50% gesteigert werden kann. Um die dadurch entstehenden Kapazitäten in den angrenzenden Bahnkorridoren nutzen zu können, sind aber je nach Korridor weitere flankierende Infrastrukturausbauten notwendig. Diese werden zurzeit zusammen mit einem Angebotskonzept für den Zeithorizont 2030 und einer Kostenschätzung in den Planungsarbeiten ermittelt. Neben der Erhöhung der Leistungsfähigkeit kann auch die Betriebsstabilität verbessert werden, wodurch insbesondere bei Störfällen netzweite Auswirkungen vermieden oder vermindert werden können.

## **Ausbauprojekt**

Der Kapazitätsausbau im Bahnhof Stadelhofen ist im Grundsatz unbestritten. Das Ziel der kantonalen Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» entspricht somit grundsätzlich den kantonalen Planungen zum Kapazitätsausbau am Bahnhof Stadelhofen. Die Begehren der Initiantinnen und Initianten entsprechen nahezu vollständig dem Ausbaukonzept, das der Regierungsrat am 13. Januar 2010 im Bericht zum Postulat KR-Nr. 279/2006 betreffend Behebung des Kapazitätsengpasses der S-Bahn beim Bahnhof Stadelhofen (Vorlage 4660) darlegte. Dieses sieht folgenden Ausbau vor: Im bestehenden Hirschengrabentunnel zwischen Zürich HB und Bahnhof Stadelhofen zweigt eine neue, einspurige Tunnelröhre ab, die in ein unterirdisches viertes Gleis im Bahnhof Stadelhofen führt. Vom neuen vierten Gleis aus unterquert ein zweiter, einspuriger Riesbachtunnel

die bestehenden Gleise. Er vereinigt sich im Bereich des bestehenden Riesbachtunnelportals mit der bestehenden Linie in Richtung Bahnhof Tiefenbrunnen. Ausserdem wird das vierte Gleis mit dem bestehenden Zürichbergtunnel verbunden, um den Anschluss in Richtung Stettbach (Winterthur und Uster–Wetzikon) sicherzustellen. Dieser Anschluss ist zwingend mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen zu verwirklichen, damit sich die Kapazitätsengpässe in den Korridoren nach Winterthur und Uster–Wetzikon beheben lassen. Abgesehen von diesem zusätzlichen Anschluss in den Zürichbergtunnel deckt sich das kantonale Ausbaukonzept mit den Elementen der Volksinitiative.

### **Kosten**

Der Bau eines vierten Gleises im Bahnhof Stadelhofen erfolgt in einem dicht besiedelten Stadtgebiet, in einem Bahnhof mit sehr hoher Nachfrage und dichtem Angebot sowie in anspruchsvollen geologischen Verhältnissen, was sich auf die Kosten auswirkt. Detaillierte Abklärungen haben gezeigt, dass ein solcher Bau grundsätzlich möglich ist, dass er aber sehr anspruchsvoll und mit langen Planungs- und Bauzeiten verbunden ist.

Die Investitionskosten für das vierte Gleis wurden in der Vorlage 4660 auf 470 Mio. Franken ohne Mehrwertsteuer geschätzt. Es handelte sich um eine Grobkostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/-50% auf Preisbasis 2009. Als Grundlage für die Schätzung diente eine Machbarkeitsstudie, die für die Beantwortung des Postulats erstellt wurde.

In der Vorlage des Bundesrates zu FABI wurden die Kosten für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit 870 Mio. Franken beziffert. Als Grundlage für diese Kostenschätzung diente ebenfalls die erwähnte Machbarkeitsstudie. Die Kostenermittlung des Bundes ist nach der Methodik erfolgt, die der Bund im Rahmen von Bahn 2030 für die grobe Schätzung der Kosten von einzelnen Infrastrukturelementen entwickelt hat. Diese Methodik sieht zahlreiche Kostenreserven vor. Eine inzwischen vorgenommene genauere Überprüfung der Kostenermittlung hat ergeben, dass die Kosten bei einer sachgemässen Anwendung der verwendeten Methodik bei 670 Mio. Franken anzusiedeln sind. Das wurde mittlerweile auch vom Bundesamt für Verkehr (BAV) anerkannt. Die Kostendifferenz von 200 Mio. Franken zu den in der Vorlage 4660 ausgewiesenen Kosten von 470 Mio. Franken rührt daher, dass das System des Bundes mehr und höhere Reservepositionen vorsieht.

## **Finanzierung**

Für die Finanzierung ist sowohl nach geltendem Recht und heutiger Praxis wie auch nach FABİ grundsätzlich der Bund zuständig. Unter dem geltenden Recht wird die Infrastruktur der SBB vom Bund finanziert, wobei die Kantone allenfalls einen Interessenbeitrag leisten. Unter FABİ wird der Bund die Kosten der Bahninfrastruktur und damit auch einen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanzieren. Das geltende Recht wie auch FABİ haben eines gemeinsam: Der Bund übernimmt die Finanzierung, ein Kantonsanteil könnte höchstens von untergeordneter Bedeutung sein.

Bei dieser Ausgangslage und angesichts der zu erwartenden hohen Investitionskosten ist es nicht angezeigt, dass der Kanton eine Kreditvorlage ausarbeitet, die den Bund entlastet und die kantonalen Finanzen über Jahre stark belastet. Vielmehr ist es angezeigt, dass sich der Kanton weiterhin beim Bund für eine baldige Verwirklichung des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen einsetzt.

## **Umsetzung**

Die Bau- und Finanzierungspflicht des Bundes wird durch die Tatsache bekräftigt, dass der Bund den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen in der Vorlage FABİ in das strategische Entwicklungsprogramm STEP aufgenommen hat. Ein erster Ausbauschritt soll im Rahmen von STEP bis 2025 umgesetzt werden. Danach will der Bundesrat jeweils nach vier bis acht Jahren weitere Ausbauschritte vorlegen. Die Projekte sind in Dringlichkeitsstufen 1 und 2 eingeteilt. Mit Ausnahme des Bahnhofs Stadelhofen sind die dringlichsten Zürcher Projekte wie beispielsweise der Brüttenertunnel bereits in der Dringlichkeitsstufe 1 enthalten. Die Einteilung in die Dringlichkeitsstufen wurde unter anderem aufgrund eines Nutzen-Kosten-Vergleichs unter Anwendung des Systems NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte) vorgenommen. Beim Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen wurden aber die Kosten irrtümlich um 200 Mio. Franken zu hoch ausgewiesen, was das BAV mittlerweile anerkannt hat. Weil zudem ein zu geringer Nutzen hinterlegt wurde, wurde der Ausbau in die 2. Dringlichkeitsstufe eingeordnet. Der Kanton Zürich hat sich deshalb beim Bund dafür eingesetzt, dass für den Kapazitätsausbau des Bahnhofs Stadelhofen mindestens ein Projektierungskredit in den ersten Ausbauschritt bis 2025 aufgenommen wird. Die vorerst letztberatende Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR) hat dieses Anliegen aufgenommen und im Februar 2013 beantragt, dass ein

zweckgebundener Projektierungskredit im ersten Ausbauschnitt bis 2025 eingestellt wird, was eine Verwirklichung dieses wichtigen Ausbaus bis 2030 erlaubt.

### **Folgerungen**

Das Anliegen der kantonalen Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» für einen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist im Grundsatz berechtigt. Die Problematik der Initiative liegt darin, dass die Finanzierung sowohl unter geltendem Recht wie auch unter FABI vollumfänglich oder zumindest grossmehrheitlich durch den Bund zu erfolgen hat. Die Annahme der Initiative würde somit bedeuten, dass der Kanton einen Ausbau finanziert, der auch vom Bund grundsätzlich als Bundesaufgabe eingestuft wird. Das würde den Bund entlasten und die Finanzen des Kantons belasten, ohne dass dies angezeigt wäre. Die Initiative ist daher ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Mit der Empfehlung zur Ablehnung und dem Verzicht auf einen Gegenvorschlag soll den Stimmberechtigten angezeigt werden, dass der Kanton Zürich nicht bereit ist, Bahninfrastrukturausbauten zu finanzieren, für die der Bund zuständig ist und die auch der Bund selbst als Bundesaufgabe einstuft.

### **D. Antrag**

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Kägi	Husi