

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 34/2023

Sitzung vom 5. April 2023

### **434. Postulat (Viertelstundentakt Zürich – Affoltern am Albis – Zug)**

Kantonsrat Thomas Schweizer, Hedingen, und Mitunterzeichnende haben am 30. Januar 2023 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich für den raschen S-Bahnausbau von Affoltern am Albis Richtung Zug einzusetzen mit dem Ziel, einen Viertelstundentakt im nächsten Ausbauschritt anbieten zu können.

#### *Begründung:*

In Anbetracht des enormen Siedlungsdrucks aus den Wirtschaftsräumen Zürich und Zug sind Siedlung und Verkehr besser aufeinander abzustimmen, um den Verkehr innerhalb der Region Knonaueramt als auch Richtung Zürich und Richtung Zug möglichst klimaschonend und siedlungsverträglich abzuwickeln. Dazu soll in Übereinstimmung mit dem Antrag der Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt ZPK der Doppelspurausbau Richtung Zug vorangetrieben werden, um einen Viertelstundentakt anbieten zu können.

Die ZPK hat mit finanzieller Unterstützung des Kantons Zürich (AFM) und des Kantons Zug (ARV) 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-Bahnachse Zürich-Zug bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung und der Siedlungsentwicklung. Die Gebiete abseits der S-Bahn werden über Zubringer-Busse an das S-Bahnrückgrat angebunden.

Die Betrachtung der Nachfragepotenziale ergab, dass eine massgebende Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr nur über ein attraktiveres Angebot Richtung Zug erreicht werden kann. Gemäss Gesamtverkehrsmodell 2016 des Kantons Zürich wird der ÖV-Anteil im Jahr 2030 Richtung Kanton Zürich mit 45% deutlich höher sein als Richtung Kanton Zug mit lediglich 14%. Bei den Relationen mit Ziel/Quelle Stadt Zürich wird sogar ein ÖV-Anteil von knapp 60% erwartet. Könnte der ÖV-Anteil Richtung Kanton Zug ebenfalls auf 45% gesteigert werden, ergäbe sich bereits 2030 eine zusätzliche ÖV-Nachfrage von knapp 10'000 Fahrten. Dazu ist die Einführung eines Viertelstundentakts auch zwischen Affoltern und Zug vorzusehen und der gemäss kantonalen Richtplan (Pt. 4.3.2) vorgesehene Ausbau der S-Bahn auf Doppelspur – auf den dafür nötigen Abschnitten – in die Wege zu leiten.

Wie sich im Knonaueramt zeigt, findet die Entwicklung nicht bloss innerhalb der Agglomerationskerne und -gürtel statt, sondern auch in den intermediären Siedlungsräumen. Mit der Bevölkerungsentwicklung nimmt der Verkehr zwischen den intermediären Siedlungsräumen und den Agglomerationskernen/-gürteln zu. Aufgrund des Siedlungsdrucks aus den Wirtschaftsräumen Zürich und Zug ist das in der Basiskarte Mobilität und Raum als intermediärer Siedlungsraum bezeichnete Knonaueramt bereits Teil der Agglomeration Zürich bzw. Zug.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Thomas Schweizer, Hedingen, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist grundsätzlich Aufgabe des Bundes und erfolgt im Rahmen der Strategischen Entwicklungsprogramme (STEP). Die eidgenössischen Räte beschliessen die Ausbauschritte und bewilligen die dafür notwendigen Verpflichtungskredite. Der Kanton Zürich kann sich im Rahmen des Planungsprozesses einbringen und seine Angebotsziele und die dazu notwendigen Infrastrukturen beantragen. Einen nächsten Beschluss plant der Bund für das Jahr 2026. Darin werden aber nur Massnahmen zur Konsolidierung des Ausbaus Schritts STEP 2035 enthalten sein, den die eidgenössischen Räte bereits 2019 beschlossen haben. Gemäss Angaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) können in diesem Rahmen keine zusätzlichen Angebotsausbauten beantragt werden. Folglich könnte auch ein Angebotsausbau auf dem Abschnitt Affoltern a. A.–Zug erst mit dem nächsten grossen Ausbauschritt erfolgen. Dieser soll voraussichtlich 2030 beschlossen und bis 2050 (STEP 2050) umgesetzt werden.

Da die Infrastrukturausbauten auf nationaler wie auch auf kantonaler Ebene aufgrund begrenzter finanzieller Mittel priorisiert werden müssen, wird für den Ausbauschritt STEP 2050 im Detail zu prüfen sein, welche Angebots- und Infrastrukturmassnahmen im Kanton Zürich dann am dringlichsten und zweckmässigsten sind. Diese Abklärungen können nicht vorweggenommen werden, ohne die genauen Rahmenbedingungen für den Ausbauschritt STEP 2050 zu kennen. Es ist davon auszugehen, dass das BAV analog dem Ausbauschritt STEP 2035 Mindestanforderungen an die zu erwartende Nachfrage (z. B. für einen Viertelstundentakt) stellen wird, deren Erfüllung im Rahmen der Planungsarbeiten geprüft werden muss.

Der Viertelstundentakt zwischen Affoltern a. A. und Zug wird folglich – wie allfällige Angebotsausbauten in allen anderen Bahnkorridoren auch – zu gegebener Zeit im Rahmen der Planungsarbeiten für den Ausbauschnitt STEP 2050 auf seine Zweckmässigkeit hinsichtlich der Nachfrage, der betrieblichen Machbarkeit und des benötigten Infrastrukturbedarfs sowie auf seine Raumverträglichkeit geprüft. Dies bedeutet in zeitlicher Hinsicht jedoch, dass die Erfüllung des Postulats innerhalb der Zweijahresfrist gemäss § 54 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) nicht möglich ist.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 34/2023 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**