

Sitzung vom 4. Juli 2018

655. Anfrage (Langnau das Bauernopfer der Raumentwicklung der Stadt Zürich?)

Kantonsrat Urs Waser, Langnau a. A., hat am 16. April 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Ein Hauptgrund für den SZU-Gleisausbau in Langnau ist die Entwicklung im ehemaligen Sihlpapier-Areal. Ein nachhaltiges Stadtquartier mit dem Namen Greencity soll entstehen (731 Wohnungen, 3000 Arbeitsplätze und 600 Hotelbetten).

Die überproportionale Siedlungsentwicklung in Zürich zeigt vermehrt ihre Schattenseiten.

Dadurch werden langjährige Langnauer Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer womöglich enteignet. Die Langnauer Bevölkerung erhält mehr Lärm durch Züge sowie schlechtere Zusanbindungen in den Stosszeiten. Während es Regionen mit einer Aufwertung gibt, müssen die Langnauerinnen und Langnauer die Zeche bezahlen.

Gestützt auf die Beantwortung des Postulates KR-Nr. 356/2017 (Bau der SZU-Doppelspur entlang der Sihltalstrasse ohne Enteignungen) stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. Durch die Aufhebung des Albis-seitigen Trottoirs werden 2 m Raum geschaffen. Weshalb können nicht auch die zwei Fahrradwege über alternative Verbindungen geführt werden, um Platz zu schaffen?
2. Kann mit der Geschwindigkeitsherabsetzung von 80km/h auf 60km/h die Fahrspur verkleinert werden? Wenn ja, wie viel Platz wird gewonnen? Wäre das nicht das kleinere Übel als Enteignungen?
3. Das Projekt vom Doppelspurausbau wird durch den Bund finanziert und bewilligt. Auslöser ist die Stadt Zürich mit der Siedlungsentwicklung Greencity. Kann die Stadt Zürich als Mitverursacherin auch an der Finanzierung beteiligt werden?
4. Wie sieht es der Regierungsrat bezüglich der Lastenverteilung in Zukunft? Die Stadt Zürich wächst ungehindert und die ländlichen Regionen müssen dafür bezahlen?
5. Schätzt der Regierungsrat den Doppelspurausbau bis ins Jahr 2021 für realistisch unter der Berücksichtigung, das einige Grundeigentümer oder die Gemeinde Langnau rechtlich gegen den Ausbau vorgehen könnten?

6. Zu Recht wird beim Postulat vor allem auf die Eigentümer im Gartendörfli eingegangen, bei denen wenige Meter neben dem Haus die Gleise vorbeiführen. Ist dem Regierungsrat bewusst, dass auch die Eigentümer der gegenüberliegenden Strassenseite betroffen sein könnten?
7. Wurden die Varianten einer Tunnellösung oder einer Überdachung der Gleise geprüft? Was wären die ungefähren Mehrkosten im Vergleich zur aktuellen Variante?
8. Eine Überweisung des Postulates KR-Nr. 356/2017 hätte eine Verzögerung der rechtzeitigen Inbetriebnahme zur Folge. Von wie vielen Jahren ist hier die Rede?
9. Langnau erhält nach aktuellem Vorschlag in Stosszeiten den 15 Min.-Takt. Weshalb wäre mit einem Ausbau kein 7,5 Min.-Takt möglich?
10. Welche Vorteile sieht der Regierungsrat mit ihrem Doppelspurausbau für die Langnauer Bevölkerung?
11. Wie sehen mögliche Kompensations-/Entschädigungsmassnahmen oder bauliche Massnahmen für betroffene Grundeigentümer aus?
12. Gibt es eine alternative Variante ohne einen Doppelspurausbau in Langnau am Albis?
13. Der Kanton besitzt entlang der Sihltalstrasse direkt neben der Haltestelle Wildpark-Höfli unbebautes Land. Gibt es Pläne für die Verwendung dieser Landreserven? Könnten diese Reserven für den Doppelspurausbau genutzt werden? Falls keine Pläne bestehen wäre der Kanton bereit das Land der Gemeinde Langnau abzutreten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Urs Waser, Langnau a. A., wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat legte in der Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 356/2017 betreffend Bau der SZU-Doppelspur entlang der Sihltalstrasse ohne Enteignungen dar, dass eine Verschmälerung der Kantonsstrasse im Umfang des albiseitigen Trottoirs möglich ist. Eine weitergehende Verschmälerung des Strassenraums ist nicht möglich, ohnehin nicht in einem Ausmass, bei dem auf eine vollständige Beanspruchung der privaten Grundstücke im «Gartendörfli» verzichtet werden könnte. Selbst bei einem Rückbau der Veloinfrastruktur entlang der Sihltalstrasse beansprucht der Doppelspurausbau private Grundstücke. Ein Doppelspurausbau ganz ohne Landerwerb ist nicht möglich.

Für eine Verlegung der Radverbindungen sieht der Regierungsrat keine Möglichkeit. Als einzige alternative Route für die Radwege kämen die Verbindungen entlang der Sihl infrage. Aufgrund des geplanten Hochwasserschutzes wird der rechtsufrige Wanderweg auf die linke Flussseite umgelegt. Der dortige Fussverkehr wird demzufolge zunehmen und steht bereits heute im Konflikt mit Radfahrerinnen und Radfahrern, die dort 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 kanalisieren. Zudem entspricht es auch den Zielsetzungen des kantonalen Velonetzplans, den Alltagsveloverkehr entlang den Hauptachsen zu führen, um möglichst direkte Verbindungen zu schaffen. Eine denkbare Umleitung des Veloverkehrs über die Neue Dorfstrasse von Langnau a. A. erweist sich als ungeeignet, insbesondere aufgrund der relativ grossen Steigung zwischen dem Bahnhof Langnau-Gattikon und dem Dorfplatz.

Zu Frage 2:

Beim fraglichen Strassenabschnitt handelt es sich um eine Ausserortsstrecke. Es bestehen keine Einmündungen und keine oberirdischen Fussgängerquerungen. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 80km/h auf 60 km/h widerspricht der Funktion und der heutigen Gestaltung dieser Strasse. Selbst bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit könnte der Strassenquerschnitt höchstens geringfügig verschmälert werden.

Zu Fragen 3 und 4:

Auslöser der geplanten Infrastrukturausbauten ist die bereits grosse Nachfrage auf der Sihltalstrecke, welche allen Prognosen zufolge weiter wachsen wird. Die sehr gut ausgelasteten Züge führen zu verlängerten Haltezeiten wegen des intensiven Fahrgastwechsels. Dies wiederum verlängert die Fahrzeiten der Züge, was auf der über weite Teile einspurigen Strecke zu Folgeverspätungen auf weiteren Zügen führt. Die Behebung dieser Situation erfordert einen raschen Ausbau des Angebots und der Infrastruktur.

Die Finanzierungszuständigkeiten für die Bahninfrastruktur (Bund) und das Verkehrsangebot (Kanton, Gemeinden und Bund mit dem Zürcher Verkehrsverbund) sind gesetzlich geregelt. Dabei können weder die Standortgemeinden noch die Investoren für allfällig notwendige Angebotsausbauten oder daraus folgende Infrastrukturausbauten direkt belangt werden.

Gemäss kantonalem Richtplan ist es das Ziel, dass 80% des Bevölkerungswachstums in städtischen Gebieten erfolgt. Die Entwicklung entlang der Sihltalbahn entspricht dieser Zielsetzung. Die generell daraus

folgenden Erschliessungskosten für die Allgemeinheit erfolgen nach den üblichen Finanzierungszuständigkeiten. Eine Bevor- oder Benachteiligung städtischer oder ländlicher Regionen lässt sich daraus nicht ableiten.

Zu Frage 5:

Das starke Nachfragewachstum im Sihltal sowie die stark ausgelastete Bahninfrastruktur erfordern dringend einen Ausbau des Angebots sowie der Infrastruktur, damit die erforderliche Betriebsstabilität wiederhergestellt und auch in Zukunft aufrechterhalten werden kann. Dabei stellt der Doppelspurausbau beim Wildpark in Langnau a. A. ein Schlüsselement dar. Es ist daher auch für den Kanton Zürich von grossem Interesse, dass dieser Ausbau rasch realisiert werden kann.

Die Umsetzung des Projekts liegt in der Verantwortung der SZU. Die Bewilligung erfolgt durch den Bund. Der Regierungsrat geht derzeit davon aus, dass die SZU das Projekt wie geplant umsetzen kann, wobei er das Verfahren nicht direkt beeinflussen kann. Einsprachen, die zu Verzögerungen führen würden, sind nicht auszuschliessen.

Zu Frage 6:

Vom geplanten Doppelspurausbau sind einige Grundstücke im «Gartendörfli» direkt betroffen. Die Grundstücksflächen der Eigentümerinnen und Eigentümer der gegenüberliegenden Strassenseite werden hingegen nicht direkt tangiert.

Zu Frage 7:

Varianten einer Tunnellösung oder einer Überdachung wurden von der SZU wegen unverhältnismässig hoher Mehrkosten nicht untersucht.

Zu Frage 8:

Projektträger für den Doppelspurausbau ist die SZU. Zuständig für die Baubewilligung ist das Bundesamt für Verkehr, das auf Gesuch der SZU die Plangenehmigung erteilt und damit auch den Umfang des Landerwerbs festlegt. Dieses bundesgesetzlich vorgegebene Vorgehen ist grundsätzlich unabhängig von der Beschlussfassung des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 356/2017 betreffend Bau der SZU-Doppelspur entlang der Sihltalstrasse ohne Enteignungen. Die Dauer einer allfälligen Verzögerungen des Doppelspurausbau im Falle einer Überweisung des Postulats KR-Nr. 356/2017 ist nicht konkret abschätzbar. Zudem ist, wie bereits bei der Beantwortung der Fragen 1 und 5 erwähnt, ein Doppelspurausbau ohne Landerwerb bei privaten Grundstücken nicht möglich. Deshalb hat denn auch der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 203/2018 beantragt, das Postulat KR-Nr. 356/2017 nicht zu überweisen.

Zu Frage 9:

Die Stossrichtung von S-Bahn 2G (2. Generation) sieht insbesondere eine Verdichtung des Angebots im Kernbereich der Zürcher S-Bahn vor. Dieses Vorgehen ist mit den raumplanerischen Zielen des Kantons abgestimmt. Im Sihltal bedeutet dies konkret, dass im Rahmen des Ausbaus 2030/35 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) die S-Bahn mittelfristig in den Stosszeiten im 7,5-Min.-Takt bis Adliswil verkehren und Langnau a. A. ganztags viertelstündlich erschlossen wird. Der integrale Viertelstundentakt auf dem Abschnitt Adliswil–Langnau a. A. stellt im kantonalen Vergleich ein aus Nachfragesicht ausreichendes und sehr attraktives Angebot dar, das zudem systematisierte Busanschlüsse ermöglicht. Ein Ausbau auf einen 7,5-Min.-Takt ist auf diesem Abschnitt nicht vorgesehen und würde zudem weitere Infrastrukturausbauten auf diesem Abschnitt erfordern. Eine Taktverdichtung würde zudem auch die Kostenanteile der Standortgemeinden am öffentlichen Verkehrsangebot entsprechend erhöhen.

Zu Frage 10:

Der geplante Doppelspurausbau dient der Sicherstellung der Betriebsstabilität der S4 und stellt zudem die Grundlage für weitere Ausbauten dar, die im Rahmen von STEP umgesetzt werden. Zudem kann die S4 künftig die Haltestelle Wildpark-Höfli wieder integral bedienen, wovon auch die Bewohnerinnen und Bewohner des «Gartendörfli» direkt profitieren können.

Zu Frage 11:

Die SZU ist zuständig für die Planung und Realisierung des Doppelspurausbaus. Sie wird in den kommenden Jahren zusammen mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern nach Lösungen suchen, um die Auswirkungen des Bahnprojekts auf ihre Grundstücke und auf die damit verbundenen Rechte so gering wie möglich zu halten. Die Massnahmen werden jeweils spezifisch entsprechend der örtlichen Situation und wenn immer möglich im gegenseitigen Einvernehmen festgelegt. Im vorliegenden Projekt können aufgrund des frühen Planungsstandes noch keine konkreten Beispiele bzw. Entschädigungsbeträge genannt werden.

Zu Frage 12:

Die umfangreichen Planungen und Fahrplansimulationen der SZU zeigen, dass es keine alternativen Varianten gibt. Ein Doppelspurabschnitt auf dem längsten einspurigen Streckenteil der Sihltalbahn ist unvermeidlich. Es wird selbstverständlich angestrebt, privates Grundeigentum so wenig wie möglich zu tangieren oder gar zu enteignen. Eine Lösung ganz ohne Landerwerb ist nicht möglich.

Zu Frage 13:

Die Landreserven des Kantons im Bereich der Haltestelle Wildpark-Höfli können zur Lösungsfindung im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der SZU verwendet werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli