



Vorlage	5206 / 2015
Titel	Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur
KR-Sitzung	26. Juni 2017
Votum	Tumasch Mischol, Fraktionssprecher und Vertreter KEVU

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdirektorin
Geschätzte Damen und Herren Kantonsräte

Die S-Bahn-Strecke Uster - Aathal ist eine wichtige und gut genutzte Achse im Schienennetz. Drei S-Bahn-Linien teilen sich ein Gleis für beide Fahrrichtungen. Heute schon sind die Folgen offensichtlich, die Linien sind verspätungsanfällig, die Fahrplansicherheit kann nicht garantiert werden. Die SBB prognostiziert auf dieser Strecke für die kommenden Jahre eine Kapazitätzunahme zwischen 50 und 60 Prozent. Was heute also auf der einspurigen Strecke gerade noch möglich ist, wird in Zukunft schlicht nicht mehr zu tragen sein.

Wir anerkennen das Anliegen und damit auch den Handlungsbedarf. Ein Ausbau auf dieser Bahnstrecke wird unumgänglich sein. Eine höhere Taktfrequenz auf der Schiene wird aber die Wartezeiten auf der Strasse vor den Bahnübergängen in dieser Region noch mehr verlängern. Jeder der die Situation vor Ort kennt, weiss von was ich spreche. Denn heute schon ist die Region auch in Bezug auf die Strasse ein Flaschenhals. Hier werden flankierende Massnahmen für den Automobilverkehr zwingend notwendig sein. Das heisst, die Niveauübergänge müssen zu Gunsten von Unterführungen weichen.

Bekanntlich bin ich ja nicht Mediziner. Aber so viel habe ich verstanden. Der menschliche Kreislauf ist nur so gut, wie das Herz arbeiten kann. Da mögen die Blutbahnen noch so gut transportieren, wenn das Herz nicht verteilen mag, kommts zum Kollaps.

In etwa so ist es auch bei der Zürcher S-Bahn. Der Doppelspurausbau Uster-Aathal alleine bringt nichts, wenn das Herz, der Bahnhof Stadelhofen, nicht auf ein viertes Gleis ausgebaut wird. Und davon ist die Leistungsfähigkeit des ganzen Netzes stark abhängig. Beispielsweise wartet man auch im Bezirk Meilen auf den Doppelspurausbau dem rechten Seeufer entlang oder auf eine höhere Taktfrequenz im Fahrplan. Nur so können unter anderem auch die stark beanspruchten Ressourcen für den Automobilverkehr entlastet werden.

Der Stadelhofen ist das Nadelöhr im ganzen S-Bahn-System, der Ausbau hat für den Kanton Zürich höchste Priorität. Der Kanton Zürich ist aber nicht mehr zuständig. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur liegt seit der Zustimmung der Stimmberechtigten zur FABI-Vorlage im Februar 2014 neu beim Bund. Wie wir wissen, wird nun auch in Bundesbern bestimmt, wo welche Infrastruktur ausgebaut wird. Notabene gegen den Grundsatz „Wer zahlt, befiehlt“. Immerhin zahlt der Kanton Zürich jährlich 120 Millionen in den Bahninfrastrukturfonds BIF ein. Ein stattlicher Betrag, der durch Kanton und Gemeinden getragen wird. Und in der Gegenfinanzierung wird auch der Steuerzahler mit der Beschränkung des Pendlerabzugs direkt zur Kasse gebeten.

Der Betrag von 120 Millionen Franken entspricht rund einem Viertel von dem was alle Kantone miteinander in diesen Topf einzahlen. Ob der Kanton Zürich als grösster Zahler bei der Verteilung der Bahninfrastruktur-Gelder auch entsprechende Leistungen erhält, ist nun von der Laune in Bundesbern abhängig. Der Bahnhof Stadelhofen steht in Konkurrenz zu verschiedenen anderen Projekten in der Schweiz.



Zu Gunsten des Wirtschaftsstandorts Zürich müssen wir uns weiterhin mit allen Mitteln für den Stadelhofen einsetzen. Der Kanton Zürich zahlt und zahlt, weshalb die Leistungen beim Bund auch einzufordern sind. Der Stadelhofen als passagiermässig siebtgrösster Schweizer Bahnhof gehört nicht aufs Abstellgleis. Der Ausbau ist zwingend in den nächsten Ausbauschnitt aufzunehmen. Die Volkswirtschaftsdirektion hat bislang gut verhandelt. Anfang Jahr stand der Ausbau noch auf der Kippe, mittlerweile sieht es besser aus für den Stadelhofen. Die grosse Debatte im Bundeshaus folgt aber erst im kommenden Jahr.

Den Minderheitsantrag von Max Homberger lehnen wir ab. Einen Staatsbeitrag des Kantons Zürich im Sinne einer Vorfinanzierung zu fordern ist eben nicht ganz so einfach. Vorfinanzierbar sind nur noch Objekte, welche das Bundesparlament beschlossen hat. Wenn Sie nun Vorfinanzieren wollen, wird sich der Bund nicht dagegen wehren und Dankeschön sagen. Wir haben nach FABI keinen Anspruch mehr, dass der Bund die Sache nachträglich bezahlt. Um es also nochmals auf den Punkt zu bringen - wenn der Stadelhofen nicht in den nächsten Ausbauschnitt kommt, passiert gar nichts.

Bei aller Zustimmung zum Kernanliegen der Einzelinitiative Wunderli, folgen wir also dem regierungsrätlichen Antrag und lehnen sie ab.

- Es gilt das gesprochene Wort -