

KOMMENTAR ZUR RATSSITZUNG

Doppelspurausbau Uster–Aathal: Ja, aber ...

Tumasch Mischol
Kantonsrat SVP
Hombrechtikon

Wenige Wochen nach dem Richtplaneintrag über die Lückenschliessung der Autobahn A53 zwischen Uster und Hinwil debattierte der Kantonsrat eine weitere verkehrspolitisch wichtige Vorlage für das Zürcher Oberland. Dieses Mal ging es um eine Einzelinitiative, die einen Doppelspurausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Uster und Aathal verlangt.

Auch wenn der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs bekanntlich nicht zu den Kernanliegen der SVP gehört, war dieses Anliegen grundsätzlich auch in unserer Partei unbestritten.

Es ist so – besagte Strecke ist eine wichtige und gut genutzte Achse im Schienennetz. Drei S-Bahn-Linien teilen sich zwischen Uster und Aathal ein Gleis für beide Fahrtrichtungen. Die Folgen sind heute schon offensichtlich, die Linien sind verspätungsanfällig, die Fahrplansicherheit kann nicht garantiert werden. Die SBB prognostizieren 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. Die SVP anerkennt das Anliegen und damit auch den Handlungsbedarf. Ein Ausbau auf dieser Bahnstrecke wird unumgänglich sein. In der Kantonsratsdebatte weist die SVP aber mit Nachdruck darauf hin, dass eine höhere Taktfrequenz auf der Schiene die Wartezeiten auf der Strasse vor den Bahnübergängen in dieser Region noch mehr verlängern wird. Hier werden dereinst flankierende Massnahmen für den Automobilverkehr zwingend notwendig sein. Das heisst, die Niveauübergänge müssen zugunsten von Unterführungen weichen.

Es ist wie beim menschlichen Kreislauf, der nur dann gut funktioniert, wenn das Herz richtig arbeiten kann. Da mögen die Blutbahnen noch so gut transportieren, wenn das Herz nicht verteilen mag, kommts zum Kollaps. Bei der Zürcher S-Bahn bringt der Doppelspurausbau Uster–Aathal alleine nichts, wenn das Herz, der Bahnhof Stadelhofen, nicht auf ein viertes Gleis ausgebaut werden kann.

Der Stadelhofen ist das Nadelöhr im ganzen S-Bahn-System, der Ausbau hat höchste Priorität. Der Kanton Zürich ist aber für die Bahninfrastruktur nicht mehr zuständig. Seit der Zustimmung der Stimmberechtigten zur FABI-Vorlage im Februar 2014 liegt die Zuständigkeit beim Bund. Das heisst, nun bestimmt Bundesbern, wo welche Infrastruktur ausgebaut wird – notabene gegen den Grundsatz «Wer zahlt, befiehlt». Immerhin zahlt der Kanton Zürich jährlich 120 Millionen in den Bahninfrastrukturfonds ein. Ein stattlicher Betrag, der durch Kanton und Gemeinden getragen wird. Und in der Gegenfinanzierung wird auch der Steuerzahler, insbesondere der Autofahrer, 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 Topfeinzahlen. 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. Als passagiermässig siebtgrösster Schweizer Bahnhof gehört der Stadelhofen nicht aufs Abstellgleis. Im Gegenteil, die Leistungen sind beim Bund einzufordern, der Ausbau ist zwingend in den nächsten Ausbauschnitt aufzunehmen. Anfang Jahr stand der Ausbau noch auf der Kippe, mittlerweile sieht es besser aus für den Stadelhofen. Die Zürcher Regierung hat bislang gut verhandelt. Die grosse Debatte im Bundeshaus folgt aber erst im kommenden Jahr. Gefordert sind deshalb alle Zürcher Vertreter in Bundesbern.

Der Doppelspurausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal ist im Zürcher Parlament unbestritten. Voraussetzung ist, dass der Bahnhof Stadelhofen mit einem vierten Gleis ausgebaut wird. Damit werden weitere notwendige Kapazitätserweiterungen im ganzen S-Bahn-Netz ermöglicht. 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. Da der Kanton Zürich für die Bahninfrastruktur nicht mehr zuständig ist, hat der Kantonsrat die Einzelinitiative abgelehnt.