

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

Sitzung vom 20. Dezember 2017

### **1224. Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (Vernehmlassung)**

Mit Schreiben vom 29. September 2017 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation bei den Kantonen ein Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35.

Das Bundesamt für Verkehr hat zwei Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 erarbeitet. Eine Variante für 7 Mrd. Franken bei einem Realisierungshorizont 2030 (Variante Ausbauschritt 2030) sowie eine Variante für 11,5 Mrd. Franken mit einem Realisierungshorizont 2035 (Variante Ausbauschritt 2035). Der Bundesrat empfiehlt die Variante Ausbauschritt 2035 zur Umsetzung. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs fordert die Variante Ausbauschritt 2035. Aus Sicht des Kantons Zürich ist ebenfalls der Variante Ausbauschritt 2035 der Vorzug zu geben. Mit dieser Variante können die vorhergesehenen Verkehrsüberlasten weitgehend aufgefangen werden. Mit der Variante Ausbauschritt 2030 können hingegen bereits heute absehbare Engpässe nicht beseitigt werden. Die Finanzierung der vorgesehenen Ausbauten ist über den Bahninfrastrukturfonds gesichert.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (Zustelladresse: Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern, auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)):

Mit Schreiben vom 29. September 2017 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage für den Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Die Vernehmlassungsvorlage umfasst zwei Varianten: eine kleine Variante Ausbauschritt 2030 für 7 Mrd. Franken und eine grosse Variante Ausbauschritt 2035 für 11,5 Mrd. Franken.

Wir begrüssen und unterstützen die grosse Variante Ausbauschritt mit Zeithorizont bis 2035 für 11,5 Mrd. Franken. Sie ist die konsequente Umsetzung der mit der Botschaft betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur und dem ersten Ausbauschritt des Strategischen Ent-

wicklungsprogramms (STEP) 2025 in Aussicht gestellten Ausbauten der Bahninfrastruktur. Zusammen mit den übrigen Ausbauprogrammen mit Zeithorizont 2025 (HGV, ZEB, STEP 2025) bildet sie ein sinnvolles und ausgewogenes Paket, mit dem die massgeblichen Zielsetzungen auch tatsächlich erreicht werden können. Gegenüber der Variante mit 7 Mrd. Franken erzeugt sie eine deutlich bessere Wirkung bei der Beseitigung der Überlasten und Engpässe, der Wirtschaftlichkeit sowie der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Bahnbetrieb.

Die Variante Ausbauschnitt 2035 für 11,5 Mrd. Franken berücksichtigt unter anderem auch die Planungen von S-Bahn 2G, mit denen die Zukunft der Zürcher S-Bahn und der wirkungsvolle Umgang mit den absehbaren Kapazitätsengpässen sichergestellt werden soll. Die grossen Kapazitätsengpässe im Netz der Zürcher S-Bahn können mit dieser Variante dauerhaft abgebaut werden, auch wenn die in der Bedarfsanalyse Personenverkehr der Vernehmlassungsvorlage ausgewiesenen Kapazitätsengpässe im Horizont 2030 unvollständig sind. Der geplante Angebots- und Infrastrukturausbau ist zudem kompatibel mit dem langfristigen Zielkonzept von S-Bahn 2G. Die für die Zielerreichung zwingend benötigten Schlüsselobjekte Brüttener Tunnel und Ausbau Bahnhof Stadelhofen auf vier Gleise sind in dieser Variante enthalten. Zusammen mit weiteren kleineren Infrastrukturanpassungen kann ein gut abgestimmtes und zielführendes Angebotskonzept erstellt werden, das eine Angebotsverdichtung im Kernbereich der Zürcher S-Bahn ermöglicht, was auch den raumplanerischen Zielen entspricht. So sind unter anderem Ausbauten auf der Strecke Uster–Aathal oder Herrliberg–Feldmeilen–Meilen oder Doppelspurausbauten bei der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) nötig. Beim Abgeltungsbedarf der Zürcher S-Bahn ist beim grossen Ausbauschnitt 2035 keine überdurchschnittliche Entwicklung zu erwarten. Es handelt sich somit weiterhin um eine kontrollierte Kostenentwicklung. Auf weitere wichtige Anliegen des Kantons Zürich wird im Rahmen der Beantwortung des zugestellten Fragenkatalogs eingegangen.

Die kleine Variante Ausbauschnitt 2030 für 7 Mrd. Franken wird abgelehnt. Im Gegensatz zur grossen Variante können mit der kleinen Variante die ausgewiesenen Kapazitätsengpässe nur vereinzelt behoben werden, da der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen fehlt. Die vorgeschlagenen Übergangsmassnahmen im Bahnhof Stadelhofen leisten keinen Beitrag zur Behebung des grössten Engpasses im Netz der Zürcher S-Bahn und stellen somit keinen Ersatz für den Ausbau des Bahnhofs auf vier Gleise dar. Die langjährigen Planungen von S-Bahn 2G zeigen, dass die ausgewiesenen grossen Kapazitätsengpässe nur mit der Kombination Brüttener Tunnel und Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise zielführend behoben werden können. Daher müsste die kleine Variante zwingend

mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise ergänzt werden. Andernfalls würde die dort vorhandene und vorhergesehene grosse Überlast das Bahnnetz destabilisieren, was auch die Wirksamkeit anderer Investitionen beeinträchtigen würde.

Wir begrüssen es, dass auch der Bundesrat die grosse Variante für 11,5 Mrd. Franken als deutlich bessere Lösung einstuft. Auch die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs fordert die Variante Ausbauschritt 2035. Die langjährigen Planungen des Zürcher Verkehrsverbundes stützen diese Einschätzungen. Auch wir beantragen, dass die Variante Ausbau 2035 mit 11,5 Mrd. Franken umgesetzt wird.

Zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35:

### **Zielsetzungen**

#### ***1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?***

Die generellen Zielsetzungen werden begrüsst und unterstützt. Prioritäres Ziel ist die Behebung der dringlichsten Kapazitätsengpässe, das nur mit der Variante Ausbauschritt 2035 für 11,5 Mrd. Franken erreicht werden kann.

#### **Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?**

#### ***2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?***

Wir sind mit den Leitsätzen für den Ausbauschritt 2030/35 einverstanden. Die angestrebte Attraktivitätssteigerung im Regionalverkehr durch Angebotsverdichtungen innerhalb urbaner Zentren entspricht den Zielen von S-Bahn 2G. Fahrzeitverkürzungen werden ebenfalls nicht als hohe Priorität eingestuft. In erster Linie ist die erforderliche Kapazität zur Verfügung zu stellen. Mit Leitsatz 4 wird auch der Güterverkehr angemessen berücksichtigt.

#### ***3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?***

##### ***a) Variante Ausbauschritt 2030 (7 Mrd. Franken)***

Im Vergleich mit der Variante Ausbauschritt 2035 mit 11,5 Mrd. Franken wird die Variante Ausbauschritt 2030 mit 7 Mrd. Franken abgelehnt. Mit der kleinen Variante für 7 Mrd. Franken können die Engpässe im Netz der Zürcher S-Bahn nur vereinzelt behoben werden, weil der Ausbau des

Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise nicht enthalten ist. Die Engpässe im Bahnhof Stadelhofen haben wegen der zahlreichen Zubringerlinien eine ausgesprochen starke Netzwirkung. Die Variante müsste daher zwingend mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise ergänzt werden, um die prioritären Zielsetzungen auch nur annähernd erreichen zu können.

***b) Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Mrd. Franken)***

Die Variante Ausbauschritt 2035 mit 11,5 Mrd. Franken wird begrüsst und unterstützt. Nur sie erlaubt es, die ausgewiesenen grossen Kapazitätsengpässe im Horizont 2030/35 zu beheben. Das Angebot in dieser Variante basiert auf den jahrelangen Planungen von S-Bahn 2G. Die beiden erforderlichen Schlüsselobjekte Brüttener Tunnel und Ausbau Bahnhof Stadelhofen auf vier Gleise sind enthalten. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates im Hinblick auf eine bessere Wirkung bezüglich der Engpassbeseitigung, der Wirtschaftlichkeit sowie der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Bahnbetrieb.

***4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar:***

***a) Beim Personenverkehr***

Wir sind mit den Vorschlägen der Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Mrd. Franken) einverstanden, lehnen aber die Variante Ausbauschritt 2030 ab.

***b) Beim Güterverkehr***

Die vorgesehenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen im Güterverkehr in der Variante 2035 sind zwingend, um den künftigen Aufgaben im Bereich der Ver- und Entsorgung im Grossraum Zürich gerecht zu werden. Die aufgeführten Verbesserungen mit Expressstrassen und zusätzlichen Trassen werden begrüsst. Daneben ist auch dem Aspekt des Zugangs zum Schienenverkehr über Freiverlade und insbesondere Anschlussgleise angemessen Rechnung zu tragen. Hier fehlen Angaben, wo und in welchem Umfang die Rangierbahnhöfe, Freiverladeanlagen, Anschlussgleise und Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr in den Angebotskonzepten berücksichtigt wurden.

***c) Beim grenzüberschreitenden Verkehr***

Keine Bemerkungen.

***d) Bei den betrieblichen Anlagen***

Wir sind mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen für den Ausbauschritt 2035 (11,5 Mrd. Franken) einverstanden. Angesichts der Bedeutung der Variante 2035 weisen wir auf folgende Ergänzungen hin:

Die Aufnahme des Zimmerberg-Basistunnels II in den Ausbauschritt wird begrüsst. Dieser Infrastrukturausbau stellt eine wichtige Voraussetzung für den gewünschten Kapazitätsausbau in der Zentralschweiz dar.

Wir begrüssen es, dass die erforderlichen Infrastrukturausbauten bei der SZU berücksichtigt wurden. Nur mit diesen Ausbauten und den Infrastrukturanpassungen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen sowie dem neuen leistungsfähigem Rollmaterial kann die SZU ihre Aufgabe im Einzugsgebiet der Bahn mit seiner dynamischen Entwicklung auch in Zukunft erfüllen und die erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung stellen.

***e) Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?***

Hinsichtlich der Variante 2035 mit 11,5 Mrd. Franken verweisen wir auf unser Einverständnis bei den Antworten unter d). Angesichts der Bedeutung dieser Variante weisen wir noch auf folgende Anliegen hin:

Die Direktverbindung Aarau–Zürich wird als möglicher Schwerpunkt für einen nächsten Ausbauschritt erwähnt. Die Planungen für dieses Projekt sind weiter zu vertiefen. Die Umsetzung der im kantonalen Richtplan eingetragenen Haltestelle Silbern in Dietikon ist von der Kapazität der Strecke Zürich–Aarau abhängig. Eine Direktverbindung eröffnet neue Möglichkeiten, aus diesem Grund ist die Haltestelle Silbern in der Projektierung der Direktverbindung Aarau–Zürich zu berücksichtigen.

Für die Haltestelle Winterthur Grütze Nord wurde eine ausführliche Überprüfung der baulichen Machbarkeit sowie der Zweckmässigkeit durchgeführt. Die positive Bewertung hat dazu geführt, dass die Planungsregion Zürich diese Haltestelle im Rahmen der Eingabe der Kantone an das Bundesamt für Verkehr zur Realisierung eingereicht hat. Wir erwarten, dass die Haltestelle im Ausbauschritt 2030/35 umgesetzt wird.

Die Haltestelle Reidbach in Wädenswil soll infolge der geänderten Rahmenbedingungen (Berücksichtigung Doppelspur Schindellegi–Biberbrugg im Ausbauschritt 2030/35) im Ausbauschritt 2030/35 berücksichtigt werden. Die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle konnte bereits mit einer Studie bestätigt werden.

Die Forchbahn wurde in der Vernehmlassungsvorlage trotz ausgewiesener Kapazitätsengpässe und geringen Infrastrukturkosten von rund 3 Mio. Franken für deren Behebung (Spurwechsel in Waltikon) nicht berücksichtigt. Wir erwarten daher die Aufnahme der Forchbahn in den STEP-Ausbau 2030/35.

Bei der Variante Ausbauschritt 2030 (7 Mrd. Franken) sind die Verbesserungen insbesondere im Personenverkehr im Raum Zürich ungenügend. Diese Variante müsste zwingend mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Gleise ergänzt werden.

**Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?**

***5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?***

Die vorgesehene Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte wird grundsätzlich unterstützt. Hierzu empfiehlt sich jedoch ein Langfristkonzept analog dem Zielkonzept von S-Bahn 2G. Damit kann gewährleistet werden, dass die Massnahmen auch aufwärtskompatibel sind.

***6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?***

Die Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung der Investitionskosten Dritter durch den Bund wird begrüsst.

**Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

***7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?***

Wir verweisen insbesondere auf unsere Anliegen zu den Fragen 4b, 4d und 4e und beantragen deren Berücksichtigung.

In der Vernehmlassungsvorlage sind die in der Bedarfsanalyse Personenverkehr ausgewiesenen Kapazitätsengpässe im Horizont 2030 unvollständig. In der Abbildung fehlen der grosse Engpass im Korridor Zürich–Uster–Wetzikon und weitere Engpässe auf mehreren Korridoren rund um Zürich.

Im Weiteren unterstützen wir das Bestreben nach einer Kostenoptimierung. Die Suche nach Kosteneinsparpotenzialen darf sich jedoch nicht nur, wie in der Vernehmlassungsvorlage erwähnt, auf die Infrastrukturprojekte im Raum Zürich und Zentralschweiz beschränken, sondern hat schweizweit zu erfolgen. Abgelehnt werden Einsparungen von Objektteilen, die bereits kurz nach der Umsetzung des Ausbauschnitts benötigt werden und sich dann nur mit deutlich grösserem Aufwand erreichen lassen. Zudem dürfen der Nutzen des Gesamtsystems sowie die Zielerreichung, insbesondere der Abbau der Kapazitätsengpässe, nicht oder nur geringfügig beeinträchtigt werden.

Der Planungsprozess ist zwingend mit den sechs Planungsregionen weiterzuführen, wobei wir beantragen, dass die Planungsregionen deutlich stärker einbezogen werden als bisher. Die Planungsregionen haben dem Bund ihre Konzepte zeitgerecht eingereicht und sich verpflichtet, die Folgekosten im künftigen Verkehrsangebot mitzutragen. Der Bund hat die Angebotsplanungen in regionale Module zusammengefasst und be-

wertet. Der entsprechende Zwischenstand des Gesamtkonzepts in der Vernehmlassungsvorlage muss bis zum Vorliegen der Botschaft zwingend optimiert werden, wobei die Planungsregionen ebenso zwingend mit einzubeziehen sind. Nur so können das fachlich bestmögliche Ergebnis erzielt und die Mittel des Bahninfrastrukturfonds effizient und effektiv eingesetzt werden.

**8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Die relevanten Themen wurden berücksichtigt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates, den Zürcher Verkehrsverbund sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**