

Allianz Bahnausbau

ZKöV (Zentralschweizer
Konferenz d. öffentl. Verkehrs)
KöV Zürich
KöV Ostschweiz

Medienevent vom 12. Dezember 2013: «FABI»: Allianz der Kantone nimmt öffentlich Stellung

Votum Ernst Stocker

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Herren Kollegen Regierungsräte Stephan Attiger, Niklaus Bleiker und Benedikt Würth

Geschätzte Medienschaffende

Werte Damen und Herren

Vor gut anderthalb Jahren hatten wir von der Allianz Bahnausbau bereits einmal eingeladen und unsere Meinung zu FABI kundgetan. 15 Kantone der Zentral- und Ostschweiz sind damals sehr unzufrieden gewesen mit dem Vorschlag des Bundesrates. In knapp zwei Monaten, am 9. Februar, stimmen wir über eine verbesserte Vorlage FABI ab. Wir als Vertreter der Allianz Bahnausbau möchten Ihnen diesmal erklären, weshalb ein Ja zu FABI die richtige Wahl ist.

Ein Teil von Ihnen hat bereits eine hoffentlich informative Reise mit Vertretern der Regionen Ostschweiz und Zentralschweiz sowie des Kantons Aargau hinter sich. Sie haben viel über den Nutzen von FABI für die Kantone gehört. Diese Sternfahrt hat Sie nun alle nach Zürich in den Hauptbahnhof geführt, wo ich Sie im Namen des Kantons Zürich und der Allianz Bahnausbau ganz herzlich begrüsse.

Der Zürcher Hauptbahnhof als Ziel ist natürlich kein Zufall. Er liegt schön eingemittelt zwischen den Zentren der Ostschweiz (St. Gallen), der Zentralschweiz (Luzern) und dem zentralen Mittelland (Aarau). Die Strecken zwischen Zürich und diesen Regionen, gehören allesamt zu den wichtigsten Hauptverkehrsachsen im schweizerischen Schienennetz. Sie sind die pulsierenden Mobilitätsadern im Wirtschafts- und Lebensraum Zürich.

Und um beim medizinischen Bild zu bleiben: Der Hauptbahnhof ist deshalb nicht zu Unrecht schon mehrfach als „Herz“ des Schweizer Schienennetzes bezeichnet worden. 400'000 Reisende benutzen den Bahnhof jeden Tag. Das sind doppelt so viele wie im zweitgrössten Bahnhof Bern.

Noch aussagekräftiger als die absolute Zahl der Reisenden ist aber die Zunahme der Pendlerinnen und Pendler von und nach Zürich. Heute fahren täglich 100'000 Personen mehr über die Stadtgrenze als noch vor 10 Jahren. Das ist eine Zunahme von gut einem Drittel.

Ein Beispiel: Zwischen Zürich und Winterthur müssen im Durchschnitt jedes Jahr 2300 zusätzliche Passagiere pro Tag befördert werden. Das entspricht zwei S-Bahnen von maximaler Länge, die bis auf den letzten Sitz- und Stehplatz gefüllt sind. Wenn man sich das vor Augen führt, wird schnell klar, dass man nicht beliebig viele zusätzliche Züge auf dem bestehenden Schienennetz fahren lassen kann. Irgendwann ist die Zitrone ausgepresst und der Platz auf der bestehenden Infrastruktur reicht nicht mehr aus.

Hier im Hauptbahnhof haben wir bereits für mehr Platz gesorgt. Wir stehen fast direkt über dem Portal des neuen Weinbergtunnels und des neuen Bahnhofs Löwenstrasse. Dieser Teil der Durchmesserlinie wird in einem halben Jahr eröffnet und bringt dem überlasteten Bahnknoten Zürich vier neue Gleise und damit die dringend notwendige zusätzliche Kapazität.

Doch mit mehr Platz im Zentrum ist das Problem noch nicht gelöst. Auch die Strecken draussen in der Region müssen entsprechend ausgebaut werden, um Platz für zusätzliche Verbindungen zu schaffen. Und hier kommt aus Zürcher Sicht und vor allem auch aus der Sicht der Allianz Bahnausbau FABI ins Spiel. Denn künftig sind sämtliche Ausbauten des Schienennetzes aus dem neu zu schaffenden nationalen Fonds zu finanzieren.

Meine geschätzten Kollegen haben bereits über die Schlüsselanliegen der Allianz Bahnausbau informiert. Sie finden diese ansonsten auch in den Medienunterlagen aufgelistet: Brüttenertunnel, Zimmerbergbasistunnel II, Tiefbahnhof Luzern und die Ausbauten auf der Strecke nach Aarau und weiter nach Bern.

Zwar ist, wie Sie wissen, keines dieser Projekte im ersten Ausbauschritt von FABI enthalten. Das ist schade, aber noch kein Weltuntergang. Denn immerhin sieht FABI für alle genannten Projekte Projektierungskredite vor, damit die vorbereitenden Arbeiten an diesen wichtigen Projekten rechtzeitig aufgenommen werden können. Es ist für die Allianz Bahnausbau klar, dass diese Bauwerke spätestens mit dem zweiten Ausbauschritt bis 2030 umgesetzt werden müssen. Ansonsten laufen wir hier Gefahr, die Nachfrage nicht mehr bewältigen zu können. Dadurch verliert der öffentliche Verkehr an Attraktivität, was nicht im Sinne von Bund und Kantonen ist.

Ich möchte noch auf ein Schlüsselprojekt hinweisen, das bisher noch nicht angesprochen wurde und leider auch auf nationaler Ebene oft schnell wieder aus dem Blickfeld rutscht: Der Engpass im Bahnhof Stadelhofen. Es ist richtig, dass dieser Bahnhof „nur“ in Anführungszeichen ein S-Bahn-Bahnhof ist. Aber er ist gemessen an den Ein- und Aussteigern der 8. grösste Bahnhof in der ganzen Schweiz. Er ist Teil des Rückgrats des täglichen Pendlerverkehrs. Leider ist es auch so, dass der Bahnhof Stadelhofen einer der engsten Flaschenhälse im Netz der SBB ist. Die ungeheure Menge an Verkehr wird nämlich gerade mal auf drei Gleisen abgewickelt. Stellen Sie sich mal einen Bahnhof St. Gallen mit nur 3 Gleisen vor. Es ist auch kein Geheimnis, dass eine Störung im Bahnhof Stadelhofen sich im Netz des öffentlichen Verkehrs besonders stark auswirkt. Dadurch sind entsprechend viele Kundinnen und Kunden betroffen. Es braucht also zwingend ein viertes Gleis im Bahnhof Stadelhofen, damit die Zürcher S-Bahn in Zukunft leistungsfähig bleibt.

FABI soll und muss dafür sorgen, dass dieses vierte Gleis im Bahnhof Stadelhofen und alle anderen Anliegen im Gebiet der Kantone der Allianz Bahnausbau auch tatsächlich umgesetzt werden. Ich bin überzeugt, die Vorlage kann diese Ziele auch erreichen. Und wir dürfen nicht vergessen: Nebst dem konkreten Ausbauprogramm geht es bei FABI vor allem auch um die Regelung der Finanzierung. Auf diesen Punkt werden meine Nachredner noch genauer eintreten.

Hervorheben möchte ich aber noch, dass auch die Kantone ihren Teil für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs beitragen. Sie bezahlen mehr in den gemeinsamen Finanzierungstopf ein – im Fall von Zürich ist es gar deutlich mehr. Wir erwarten deshalb, dass unter diesen Umständen mit FABI auch die dringenden Probleme auf dem Schienennetz in der Region Zürich gelöst werden. Deshalb setzt sich auch der Kanton Zürich zusammen mit den 14 weiteren Mitgliedskantonen der Allianz Bahnausbau für ein Ja zu FABI ein.

Gerne übergebe ich nun das Wort an meine Kollegen, vorab an Herrn Regierungsrat Benedikt Würth.

Besten Dank.