

11. Schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juni 2025 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. Dezember 2025
KR-Nr. 35a/2023

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Aufgrund dieses Postulats berichtete der Regierungsrat über die Möglichkeiten einer schienengebundenen Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon, konkret über den Bau einer neuen S-Bahn- oder Stadtbahn-Linie. Diese beiden schienengebundenen Verkehrssysteme sind sehr leistungsfähig und werden in Gebieten mit hoher Nachfrage beziehungsweise hohem zukünftigem Nachfragepotenzial eingesetzt. Genau dieses Nachfragepotenzial ist aber namentlich zwischen Volketswil und Effretikon stark eingeschränkt, weil die raumplanerischen Vorgaben in diesem Raum keinen wesentlichen Siedlungsausbau vorsehen. Die Verbindung zwischen Uster und Effretikon würde somit über weite Strecken nicht durch Siedlungsflächen führen, womit ein leistungsfähiger Mittelverteiler wie eine Stadtbahn nicht sinnvoll, da überdimensioniert ist.

Auch eine S-Bahn wäre deutlich überdimensioniert und überdies sehr teuer, da sie in diesem Raum über weite Strecken unterirdisch geführt werden müsste, mit entsprechend hohen Kosten. Bei der S-Bahn kommt dann noch hinzu, dass der Kanton Zürich eine solche Verbindung nur beim Bund beantragen könnte. Angesichts des ungünstigen Nachfrage-Kosten-Verhältnisses ist davon auszugehen, dass der Bund die Verbindung dann nicht in den nächsten Ausbauschritt aufnehmen würde. Insgesamt sieht der Regierungsrat die ÖV-Entwicklung im betrachteten Raum zwischen Uster und Effretikon strassengebunden mit Bussen und er zeigt diesbezüglich auch einige Optionen auf. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt einstimmig, inklusive des Effretiker Präsidenten, das Postulat abzuschreiben.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Sie wissen es alle, der Kanton Zürich hat mit der Gründung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in den Achtzigerjahren im öffentlichen Verkehr grosse Impulse nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für die Schweiz gesetzt und viel Geld und riesige Summen in unser Bahnnetz investiert. Entsprechend ist heute der Modalsplit im Kanton Zürich schweizweit ein Vorreiter und über dem Landesdurchschnitt. Und die Reise geht weiter, wir müssen auch für künftige Generationen gerüstet sein, die Frage ist nur, wo und wann und wie. Das Fazit, das wir in unserem Bericht formuliert haben, mag für gewisse Bahn-Fans etwas ernüchternd sein, weil wir diese Verbindung als raumplanerisch nicht sinnvoll, als verkehrlich nicht sinnvoll und vor allem als – mit gut 1 Milliarde Franken – nicht finanzierbar zurückgewiesen haben.

Zwischenzeitlich hat der Bund seine Ideen zu «Verkehr 45» veröffentlicht, und es ist auch klar, dass der Bahninfrastrukturfonds zusätzliches Geld braucht, sonst können wir die Projekte, die wir 2019 vom Bundesparlament bestellt haben, nicht realisieren. Darunter fällt zum Beispiel auch das Schlüsselprojekt Bahnhof Stadelhofen, sehr zentral für das S-Bahn-Netz. Es ist deshalb, wenn wir jetzt dafür kämpfen, dass wir unsere Ausbauschritte bekommen, völlig undenkbar, dass wir dann ein weiteres Milliardenprojekt vom Bund finanziert bekommen. Das heisst nicht, dass wir jetzt die Hände in den Schoss legen, was dieses Gebiet betrifft. Wir glauben auch, dass man immer überlegen muss, wie man das ÖV-System noch verbessern kann, wir denken insbesondere an die Möglichkeit attraktiverer Busverbindungen. Und wir werden sicher weiterhin schauen, was wir – vielleicht nicht mit dem grossen Milliardenwurf, aber mit kleinen Schritten – in der Region verbessern können. In diesem Sinne danke für die Abschreibung.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Antwort des Regierungsrates zeigt auf, dass die heutigen und auch die zukünftig zu erwartenden Verkehrsströme den Bau einer schienengebundenen Verbindung Uster–Volketswil–Effretikon nicht rechtfertigen. Die verkehrliche Entwicklung soll sich auch am Raumordnungskonzept gemäss Richtplan orientieren. Die Zentren von Uster, Volketswil und Effretikon sollen verkehrlich verdichtet werden. In den dazwischenliegenden Siedlungsgebieten soll auf eine weiter gehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichtet werden.

Diese Siedlungen sind heute in den Hauptverkehrszeiten mit einem 15-Minuten- und in den Nebenverkehrszeiten mit einem halbstündigen Takt erschlossen, in den Hauptverkehrszeiten sind die Busse gut ausgelastet. Diese Situation kann nicht mit einer Stadtbahn verglichen werden. Ebenso ist eine S-Bahn von den benötigten Kapazitäten und Kosten her überdimensioniert, der Wechsel zu einem schienengebundenen Verkehrsmittel mit grösserer Kapazität drängt sich daher nicht auf. Trotzdem hat der ZVV diese Region im Auge, sind doch im Fahrplanverfahren 2027/2028 in dieser Region Verbesserungen geplant. Im Abschnitt Uster–Volketswil–Effretikon wird während der Hauptverkehrszeiten die neue Linie 722 eingeführt, um die Verbindungen zu verbessern. Wir schreiben ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vielen Dank für die Postulatsantwort. Auch für uns ist inzwischen klar, dass die Siedlungen wirklich zu klein sind und zu weit auseinanderliegen, so macht eine schienengebundene Verbindung wirklich keinen Sinn. Aber die Menschen brauchen Alternativen, sonst bleiben sie weiter in ihren Autos. Darum haben wir Vorstösse zu Tangentiallinien eingereicht, genau zu solchen Verbindungen, zu weiteren Busangeboten. Wir sind froh, dass sich da einiges weiterentwickelt – wir haben es gehört. Das muss jetzt passieren, aber auch in fünf Jahren wird es wieder zusätzlichen Bedarf geben. Für mich ist es ein bisschen schwach, dass die Regierung in der Postulatsantwort kein Wort zum Richtplan verliert; wir alle haben gerade wieder gelernt, was ein Richtplan ist (*Anspielung auf die soeben behandelten Vorlagen 6013a*

und 6061a). Das wäre doch der erste Schritt für einen echten, gestärkten öffentlichen Verkehr, denn eine Stadtbahn hat einfach einen deutlich höheren Komfort für die Passagierinnen und Passagiere und fördert damit das Umsteigen auf den ÖV. So ist auch bei gleicher Reisezeit mit mehr Fahrgästen zu rechnen als bei einem Busangebot. Und auf einem Eigentrassee wäre die Pünktlichkeit auch einfacher einzuhalten, was dann die Anschlusssicherheit wieder verbessern würde. Wir fordern weiterhin mehr öffentlichen Verkehr, mehr Service public, aber heute schreiben wir ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Es handelt sich bei diesem Postulat um einen Wahlkampfvorstoss, dessen Ergebnis eigentlich von Anfang an bekannt war. Wir sind deshalb mit der Abschreibung einverstanden, wir wollen nicht in eine aufwendige Infrastruktur mit einer geringen Auslastung investieren. Der Regierungsrat hat klar aufgezeigt, wie die Pendlerströme sind: Sie sind vor allem in Richtung Zürich stark, und die Achse von Uster nach Effretikon und zum Flughafen hat eine geringe Nachfrage. Wir schreiben das Postulat ab.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Bei diesem Postulat unseres geschätzten Ex-Kollegen Jean-Philippe Pinto habe ich mir immer ausgemalt, wie er eines Tages als stolzer Bahnhofsvorsteher von Volketswil den ersten Zug persönlich abfertigt – lieben Gruss, falls du uns irgendwo zuhörst. Aber wie wir nun sehen, fährt dieser Zug auch in Zukunft nicht ab. Aus Sicht der GLP ist klar: Volketswil verdient eine starke und zukunftsfähige ÖV-Erschliessung. Aber ebenso klar ist, dass wir unsere begrenzten Mittel dort einsetzen müssen, wo sie ökologisch wie finanziell den grössten Nutzen entfalten. Die uns vorliegende Beurteilung zeigt auf, dass eine schienengebundene Verbindung im Korridor Uster–Volketswil–Effretikon diesen Anforderungen nicht genügt. Ich möchte aber gerne der Verwaltung noch einen Gedanken mitgeben: Hätte man von Beginn weg eine direkte Achse Winterthur–Effretikon–Volketswil–Uster, also zwischen der zweit- und der drittgrössten Stadt des Kantons, mitgedacht, wäre die Diskussion über Nachfrage, Netzwirkung und Priorität vielleicht etwas anders verlaufen. Wir stimmen der Abschreibung zu, erwarten jedoch, dass bei künftigen Ausbausritten solche grossräumigen netzstrategischen Optionen frühzeitig mitgeprüft werden.

Jonas Pfister (Grüne, Winterthur): Ein Wort im Voraus: Kurzdebatte ist für einen gebürtigen Berner stets eine Herausforderung (*Heiterkeit*). Zum Thema: Die Grüne Fraktion befürwortet im Grundsatz den Ausbau des ÖV im Kanton Zürich, stets unter der Prämisse, dass dieser mittels einer positiv bilanzierten Potenzialanalyse unterfüttert wird und ein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Das von Altkantonsrat Urs Dietschi mitunterzeichnete Postulat 35/2023 forderte die Regierung auf, diesbezüglich eine schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon zu prüfen. Analyse und Antwort hierzu im Bericht der Regierung vermögen zu überzeugen. Das ausgewiesene Fahrgastpoten-

zial vermöchte die eben genannte Verbindung zu keiner Tageszeit im erforderlichen Masse auszulasten. Die Betrachtung basiert auf handelsüblichen S-Bahn-Kompositionen und den Planungsvorgaben für den Ausbauschnitt STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*). Weiter würde aufgrund von Siedlungsstruktur und Topografie für die Erstellung der erforderlichen Bahninfrastruktur geschätzt 1 Milliarde Franken erforderlich werden. Hieraus wird schnell ersichtlich, dass die eingangs erwähnte Forderung bezüglich Potenzial und Kosten-Nutzen-Verhältnis in keiner Weise erfüllt ist. Somit danken wir der Regierung und schreiben ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Alle möglichen Infrastrukturausbauten wurden geprüft. Weder Eisenbahn noch Stadtbahn noch Tramverbindung ist sinnvoll vertretbar. Es muss alles berücksichtigt werden, auch die Raumplanung und der Landschaftsschutz. Es wäre eine Ausspielung von Region gegen Region, von Gemeinde gegen Gemeinde. Die Siedlungsdichte zwischen Uster, Volketswil und Effretikon ist zu gering und das Busangebot so weit gut, die Auslastung dieser Strecke wäre zu gering. Die Mitte-Fraktion ist mit der Abschreibung einverstanden, inklusive des Gemeindepräsidenten von Volketswil, Jean-Philippe Pinto.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Als Präsidenten der Interessengemeinschaft öV (*IGöV Zürich*) und als Eisenbahnfan schmerzt mich mein Votum zu dieser Vorlage jetzt schon ein wenig, denn dass sich Volketswil mit seinen rund 20'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und der designierte Bahnhofvorstand Jean-Philippe Pinto einen eigenen Bahnhof wünschen, ist nachvollziehbar. Und es ist richtig, dass dieses Anliegen sorgfältig geprüft wurde. Leider, wir haben es gehört, sprechen die heutigen Rahmenbedingungen klar dagegen. Zum einen sind es eben die räumlichen Verhältnisse. Noch schwerer wiegt jedoch, dass angesichts der knappen Mittel im öffentlichen Verkehr die Effizienz von Bahnlinien stärker denn je im Vordergrund steht. Der prognostizierte Bedarf von rund 100 Personen pro Kurs vermag diese Anforderungen leider nicht zu erfüllen.

Eine S-Bahn-Komposition wäre damit nicht einmal zu einem Fünftel ausgelastet. Das ist zwar angenehm für jene, die gerne einen Viererplatz für sich alleine haben, überzeugt finanzpolitisch aber eher weniger. Hinzu kommt, dass eine Finanzierung über das Agglomerationsprogramm praktisch keine Aussicht auf Erfolg hätte. Immerhin lässt sich festhalten, dass die Erschliessung mit dem Bus heute gut funktioniert. Zudem ist eine langfristige Bahnanbindung des Entwicklungsgebiets beim Flugplatz Dübendorf in greifbare Nähe gerückt. Die VBG (*Verkehrsbetriebe Glatttal AG*) prüft entsprechende Möglichkeiten bereits, und auch der Regierungsrat hat in Aussicht gestellt, in den kommenden KEF-Jahren (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) Projektierungsmittel dafür einzusetzen. Man könnte also sagen: Für einen Bahnhof in Volketswil ist der Zug vorerst abgefahren, für eine bessere Bahnerschliessung der Region gilt das aber ausdrücklich nicht, auch dank der ÖV-Vorstösse, die Felix Hoesch erwähnt hat. Die EVP ist deshalb bereit, dieses Postulat als vorläufig erledigt abzuschreiben.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich kann mich noch gut erinnern, wie ich dieses Postulat zur Mitunterzeichnung vorgelegt bekommen habe. Und zwar spiele ich ja ab und zu gerne ein Schweizer Spiel von einem Schaffhauser Entwickler, Urban Games, namens «Transport Fever 2». Da gibt es übrigens diesen Herbst auch noch einen Nachfolger, kann ich nur empfehlen. Dort kann ich auf jeden Fall ohne reale Kostenfolgen und administrativen Nonsens Zuglinien, Tunnels und Tangentiallinien erstellen und darauf S-Bahnen fahren lassen. Das Ganze kann übrigens sehr befriedigend sein. Oder alternativ können Sie auf maps.zh.ch oder bei sonstigen kommerziellen Map-Anbietern schauen gehen, wo Sie denn diese Linien durchführen können. Solche Träumereien und Spielereien finde ich grundsätzlich sehr sympathisch, Spielen und Träumen soll ja erlaubt sein, man muss ja in manchen Sachen auch noch Kind sein können.

Bloss sind wir hier nicht in einem Spiel, sondern in der Realpolitik, und wir als AL haben uns schon bei der Einreichung des Postulats über die breite Unterstützung von allen Parteien von links bis rechts – ausser von uns – gewundert. Wir haben die Mitunterzeichnung des Postulats bereits bei der Einreichung abgelehnt und dieses folgerichtig als offensichtlich einzige vernünftige Kraft in diesem Kantonsrat dann auch nicht weiter unterstützt. Es gibt schlichtweg viele wichtigere Baustellen für den ÖV in diesem Kanton, ein paar wurden bereits genannt, wie der Bahnhof Stadelhofen oder auch in Winterthur der Bahnhof Grüze, diese Aufzählung könnte ich hier beliebig weiterführen. Wir freuen uns natürlich darüber, dass Sie nun auch alle zur Einsicht gekommen sind und uns als AL folgen und das Postulat nun endlich abschreiben. Für weitere sinnpolitische Ratschläge können Sie sich sehr gerne an unsere Fraktion wenden, damit Sie das nächste Mal nicht noch weitere unnötige Postulate einreichen und damit Kosten verursachen. Besten Dank.

Brigitte Rösli (SP, Illnau-Effretikon): Meine Interessenbindung: Ich bin Stadträtin von Illnau-Effretikon.

Ob schienengebunden oder nicht, die Verbindung von Effretikon nach Uster ist einfach miserabel. Wenn ich – und das ist mir schon mal passiert – aus Versehen in den falschen Zug einsteige und dann irgendetwas arbeite und schliesslich rauschaue und in Uster lande, dann gibt es eine Weltreise zurück. Oder kürzlich war ich in Greifensee. Die Reise dorthin dauert mit dem ÖV 40 Minuten, mit dem Auto hingegen ist es ein Katzensprung.

Und da wir so eine schlechte Anbindung haben, ist es auch nicht erstaunlich, dass alle die Querverbindungen nicht mit dem ÖV machen, sondern mit dem Auto. Es braucht viel mehr als das, was jetzt angedacht ist. Es ist wunderbar und hat mich sehr gefreut, dass es jetzt dann mit der Buslinie 722 eine direkte Verbindung von Effretikon nach Uster geben soll. Doch das gilt nur für die Stosszeiten. Wenn ich also in Uster im Spital arbeiten würde und gerne mit dem ÖV zur Arbeit ginge, dann hätte ich weder morgens um 6 Uhr noch abends um 23 Uhr, wenn ich zurückgehen müsste, eine Verbindung. Es braucht eine saubere Planung auch der

Querverbindungen für den ÖV, damit die Menschen, die von Uster nach Effretikon oder von Effretikon nach Uster oder eben nach Greifensee fahren wollen, eine angenehme Reisezeit haben und nicht eine Weltreise. Deshalb bin ich nicht so glücklich darüber, dass nicht mehr herausgekommen ist. Aber ich hoffe sehr, dass Sie das Thema weiter angehen werden. Danke.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulats vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 35/2023 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.