

## **10. Bewilligung eines Planungs-/Projektierungs-Kredites für eine kantonsübergreifende, normalspurige Bahn-Verbindungsline zwischen Rüti/ZH und dem Raum Schmerikon/Uznach SG**

Einzelinitiative Paul Stopper vom 25. Februar 2022

KR-Nr. 68/2022

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von mindestens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Ich spreche zu dieser Einzelinitiative, und wir haben uns schwergetan mit dem Entscheid, ob wir diese vorläufig unterstützen sollten oder nicht unterstützen sollten. Wir haben uns entschieden, sie vorläufig zu unterstützen.

Der Grund dafür liegt darin, dass sie eine Reaktion auf eine verfehlte Verkehrspolitik ist. Es gibt doch im Rat die Meinung, dass man, wenn es irgendwo ein Problem mit der Kapazität auf der Strasse gibt, dieses Problem lösen könne, indem man mehr Strassen baue. Aktuell ist das Projekt die Zürcher Oberlandautobahn. Mit der Zürcher Oberlandautobahn wird das Linthgebiet ans Glatttal, an das grosse Arbeitsplatzgebiet angeschlossen. Das macht diese Region als Wohnort wesentlich attraktiver. Wir werden also erleben, dass wir einerseits Fläche, landwirtschaftliche Nutzfläche, für den Bau der Oberlandautobahn verlieren, und wir werden erleben, dass ganz viele Leute dort hinziehen werden, weil sie günstiges Bauland finden. Eine Option, dann aber anschliessend mit dem ÖV dorthin zu kommen, haben sie nicht. In diesem Sinne denken wir: Sinnvoll wäre es aus raumplanerischer Sicht, beides abzulehnen, also weder die Eisenbahn noch die Oberlandautobahn zu bauen. Wenn man aber sowieso das Gefühl hat, man müsse dort hin bauen, dann soll auch beides gebaut werden.

In diesem Sinne bitten wir die Regierung, hier mal hinzuschauen, die Planungen voranzutreiben und zu schauen, was es tatsächlich für Auswirkungen hat, damit wir am Ende eine informierte Entscheidung treffen können. So können wir die S15 verlängern, beispielsweise nach Schmerikon, um dafür als Ersatz die S26 im Viertelstundentakt von Rüti nach Rapperswil fahren zu lassen. Also es gäbe hier sicher Möglichkeiten, die wir hier anschauen können. Aber wie gesagt, aus raumplanerischer Sicht sollte man eigentlich sowohl auf die Eisenbahn wie auf die Autobahn verzichten. Da auf die Autobahn noch nicht verzichtet werden soll, soll hier die Planung für die Eisenbahn mal in Angriff genommen werden. Ich danke für die Unterstützung.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Und nun übergebe ich die Sitzungsleitung der Vizepräsidentin Esther Guyer.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Diese Einzelinitiative hat ihre Berechtigung: Durch die Bevölkerungsentwicklung in der Sankt Galler Region See-Gaster, lässt sich durchaus eine gesteigerte Nachfrage der Verbindung ins Zürcher Oberland respektive direkt ins Glatttal und zum Flughafen vermuten. Die mit der Einzelinitiative vorgeschlagene direkte Linienführung wäre für diesen Zweck natürlich grundsätzlich logisch und nachvollziehbar. Doch wo liegt das Problem? Einmal mehr wird vom Kanton ein Projektierungskredit gefordert, nachdem die Finanzierung der Bahninfrastruktur mit dem FABI-Beschluss (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) in die Hände des Bundes übergegangen ist. Das können wir nicht unterstützen. Dieser Systembruch würde wesentliche Risiken für die Kantonsbeiträge bedeuten, welche in ein solches Vorprojekt fliessen.

Im Weiteren ist es einfach unmöglich, wie es die Einzelinitiative fordert, den Kanton Sankt Gallen in diese Finanzierung einzuschliessen. Es ist auch nicht so, wie in der Begründung zur Einzelinitiative suggeriert wird, dass seit dem 20. Jahrhundert nicht mehr in die Bahninfrastruktur investiert würde. Nur schon im Kanton Zürich erinnere ich an die jüngst realisierten und aktuell geplanten Vorhaben, wie die Durchmesserlinie, den Zimmerberg-Basistunnel oder den Brüttenertunnel, alles Vorhaben mit sehr hohem Verkehrsnutzen, aber auch sehr hohen Kosten.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Einzelinitiative ab, schlagen aber die Türen nicht ganz zu. Das Anliegen könnte im Rahmen eines Postulates idealerweise in beiden Kantonen geprüft werden. Insbesondere würde es darum gehen, eine genaue Bedarfserhebung anzustellen und auch die Auswirkungen zum Beispiel auf die Anschlussqualität in Rapperswil zu berücksichtigen. Käme man zum Schluss, dass die neue Linienführung für die Südostschweiz einen erheblichen Nutzen bringen könnte, könnte das Anliegen berechtigt zur Aufnahme ins strategische Entwicklungsprogramm der Bahninfrastruktur, STEP, beantragt werden. Die SVP unterstützt die Einzelinitiative in dieser Form jedoch nicht.

*Ratsvizepräsidentin Esther Guyer:* Ich entschuldige mich zuerst für meine Stimme (*die Ratsvizepräsidentin ist sehr heiser*). Ja, sie ist mir bei der Geschäftsleitungsreise abhandengekommen. Die meisten fanden das angenehm, ich nicht.

*Yvonne Bürgin (Die Mitte, Rüti):* Als Kantonsrätin aus Rüti möchte ich mich zu dieser Einzelinitiative äussern. Dies ist nicht das erste Projekt von Herrn Stopper, welches auf den ersten Blick ganz toll daherkommt, auf den zweiten Blick jedoch diverse Fragen aufwirft und grosse Zweifel aufwirft: Ist eine solche Bahnlinie tatsächlich nötig? Es ist ja nicht so, dass ich so stark zürichorientiert bin und nie mit dem ÖV nach Schmerikon oder Uznach fahre, ganz im Gegenteil, ich kenne die Strecke gut. Genau deshalb kann ich das Anliegen der Einzelinitiative nur schwer nachvollziehen.

Herr Stopper schreibt, die Spitzkehre mit Umsteigen in Rapperswil sei ausgesprochen unattraktiv. Doch das stimmt überhaupt nicht. Die Verbindung ist perfekt abgestimmt. Der Zugwechsel nimmt gerade mal zwei Minuten in Anspruch. Für die Reise Rüti-Schmerikon benötige ich gerade mal 18 bis 19 Minuten und nach Uznach sind es 23 Minuten. Nach Uznach gibt es sogar eine Busverbindung

Rüti–Uznach, die dann aber bereits 28 Minuten benötigt. Der Zug ist also jetzt schon einiges schneller als das Auto, und die Strecke trotz Spitzkehre erscheint mir äusserst attraktiv.

Warum für eine neue Bahnlinie, welche ja nur einige wenige Minuten einsparen würde und nicht, wie in der Begründung der Einzelinitiative steht, 10 bis 15 Minuten, warum dafür die schöne Natur mit einer neuen direkten Bahnlinie zerschnitten werden soll, das erschliesst sich mir nicht. Wir haben viele andere Bahnlinien, bei denen es wichtiger ist, dass sie endlich in Angriff genommen werden. Das Geld kann besser investiert werden. Die Mitte wird diese Einzelinitiative daher nicht unterstützen.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Grundsätzlich finden wir die vorgeschlagene Linienführung durchaus interessant. Wir werden trotzdem die Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen; dies, weil wir denken, dass man das Ganze etwas gesamtheitlich betrachten muss. Es ist heute so, dass wir mit dem Hauptbahnhof Zürich einen eigentlichen Engpass haben. Die Möglichkeiten mit Löchern und Tunnels, die wir untendurch geführt haben, sind wohl langsam erschöpft. Wenn man weiter den öffentlichen Verkehr ausbauen will, dann muss man sich andere Wege überlegen, Wege in der Tangente. Daher ist diese Linienführung durchaus spannend, weil sie eben diesen tangentialen Charakter aufnimmt. Wir sind aber der Meinung, dass man das nicht nur an einem Ort anschauen sollte. Man sollte das gesamtheitlich betrachten und sich gesamtheitlich überlegen: Wie könnten wir Fortschritte mit Tangentiallinien machen? Es gibt nicht nur dieses Beispiel, sondern zum Beispiel auch die Variante vom Limmattal und Altstetten direkt nach Oerlikon. Es gibt im Prinzip auch Potenziale vom Limmattal Richtung Wiedikon, die heute nicht genutzt werden, oder andere Tangentiallinien-Möglichkeiten. Das sollte man genauer anschauen.

Dann sollte man sich dieses Konzept so überlegen, dass man das ins aktuelle Finanzierungssystem der öffentlichen Bahninfrastruktur integrieren kann. Das heisst, die SP ist der Meinung: Ja, es ist eine spannende Idee. Ja, wir sollten sie genauer prüfen. Wir sollten das aber gesamtheitlich anschauen, damit wir als Kanton Zürich ein Zukunftsbild haben, wie man nach dem Löchern unter dem Hauptbahnhof hindurch weiter fortschreiten kann, um unseren ÖV effizienter auszubauen. Aber das sollte eben erst nach einer Auslegeordnung, wie man es mit dem Tangentiallinien im Kanton Zürich machen soll, geschehen, und so, dass wir dann eben vom Bund dann auch das Geld bekommen. Danke.

*Stephan Weber (FDP, Wetzikon):* Eigentlich ist es schade, dass Herr Stopper heute nicht hier ist und diese Vorlage vertritt und sie uns vielleicht auch noch genauer erläutern könnte. Ein anderes Mal war er auch hier und hier hätte er vielleicht doch noch das eine oder andere beitragen können. Nichtsdestotrotz, die Vorlage scheint eine Nice-to-have-Vorlage zu sein. Auch wenn die Linienführung seit 1858 im Gespräch ist, ist sie vielleicht gerade deshalb nie realisiert worden. Hätte damals vielleicht ein Industrieller wie andernorts eine Bahnlinie aus Eigeninteresse gebaut, wäre sie heute da, aber so ist es nicht geschehen.

Die Verbindung aus dem Gaster-Bezirk, also aus Schmerikon, aus dieser Gegend, Richtung Zürcher Oberland über Rapperswil ist zweckmässig. Rapperswil ist durchaus ein zweckmässiger Knotenpunkt auch für uns aus dem Oberland, wenn wir zum Beispiel ins Bündnerland reisen wollen, über Pfäffikon SZ, und dort die Anbindung haben: Also auch fürs Bündnerland, die Anschliessung über das Oberland an die Flughafenregion, das funktioniert durchaus.

Es gilt auch zu bedenken: Wenn man nun mit der Bahn nach Rüti kommt, dann ist man mal da. Aber ab dort haben wir dann eine einspurige Bahnlinie durch das Ambitzgriet, und das will hier jawohl niemand doppelspurig ausbauen. Es scheint mir auch ein konservativer Planungsansatz zu sein. Die verzweigte Region um Schmerikon mit ihren kleinen Dörfern und Weilern wäre wohl gescheiter mit flexiblen Buslinien zu verbinden und zu verknüpfen.

Die FDP sieht keinen Sinn in dieser Einzelinitiative und lehnt sie deshalb ab.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Es ist schon ein valider Punkt, wenn man sagt, man solle zuerst ein Gesamtprojekt anschauen. Auch wir mussten hier eine Einzelfallprüfung einer weiteren Bahnlinie oder eines Vorstosses von Paul Stopper machen. Bloss muss man hier sagen, wenn man diese Analyse vornimmt: Man hat, egal, ob man es ablehnen oder annehmen will, durchaus herausgehört, dass diese Verbindung Sinn macht. Sie ist auch nichts Neues. Sie verbindet das Oberland mit dem Gebiet See-Gaster, das ist eine sinnvolle Verbindung, die bisher eine Spitzkehre über Rapperswil nötig macht. Wir haben daher befunden, dass es ein sinnvolles Einzelinitiativen-Anliegen ist, und würden einen Projektierungskredit diesbezüglich auch zusammen mit dem Kanton Sankt Gallen natürlich unterstützen.

#### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative KR-Nr. 68/2022 stimmen 26 Ratsmitglieder.** Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht worden. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.