

2. Für die Bewilligung eines Kredites für einen Ausbau der Weinländer Bahnlinien Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein

Einzelinitiative Linus Meier vom 21. März 2021

KR-Nr. 108/2021

Ratspräsident Benno Scherrer: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird. Zudem haben wir am 31. Mai 2021 beschlossen, dass der Einreicher an den Verhandlungen teilnehmen und die Einzelinitiative begründen kann.

Linus Meier, Einreicher der Einzelinitiative: Vielen Dank, dass ich Ihnen meine Einzelinitiative vorstellen darf. Für mich ist die Mobilität kein Politikum, sondern in meinem Herzen. Zu Beginn zitiere ich Lorenz Schmid vom April 2021. Er sagte: «Die Zukunft ist unterirdisch.» Nach milliardenschweren gebauten und geplanten Ausbauten – Durchmesserlinie, Zimmerbergbasistunnel, Brüttener Tunnel et cetera in der Stadt und Agglomeration Zürich müssen auch die Anschlüsse auf dem Land verbessert werden, um den Mehrverkehr abnehmen zu können. Diesen Frühling hatten einige Weinländer keinen guten Anschluss an den ÖV, da sie wegen einer Eisenbahnbrücke, die plötzlich gesperrt worden war, einen Umweg mit dem Bus nehmen mussten. So ein Szenario wäre in der Agglomeration nicht vorstellbar. Wenn die Weinländer-Linien mittel- bis längerfristig eine neue, gemeinsame Eisenbahnbrücke erhalten, sind für alle Weinländer wieder für mehrere hundert Jahre sichere Zugverbindungen gewährt. Auf den bestehenden Eisenbahnbrücken könnte der Fuss- und Veloweg ausgebaut respektive neu gebaut werden. 2003 wurde eine erste Etappe der Winterthur–Thur-Bahn mit der zweiten Teilergänzung der S-Bahn umgesetzt. Seither ist nichts mehr passiert. Trotzdem ist auch das Weinland gewachsen. Auch sind weitere grössere Immobilienbauprojekte im Weinland in Planung oder sogar bereits im Bau, für mehr Einwohner oder Arbeitsplätze. Gemäss regionalem Richtplan, nach drei Jahren endlich festgesetzt durch den Regierungsrat, wächst das Weinland über dem kantonalen Durchschnit. Eine zweite Etappe Winterthur–Thur-Bahn wäre nun zum Greifen nah. Nun zurück zur Aussage von Herr Schmid. In meinem Vorstoss schreibe ich auch ein bisschen über den Lindbergtunnel. Wenn der Lindbergtunnel gemäss Richtplan gebaut wird, könnte das alte Trassee als Tramtrassee für eine allfällige zukünftige Stadtbahn Winterthur genutzt werden, mit einer neuen Haltestelle Wülflingen-Strickhof. Oder das alte Trassee wird abgebaut und als Veloschnellbahn genutzt. Der Lindbergtunnel selbst kann mit dem geplanten Ausbau des Bahnhofs Winterthur zusammengeschlossen werden.

Zuletzt ist mein Vorstoss auch massgeblich entscheidend für die bis heute nicht an den Regierungsrat überwiesene Motion 167/2020, eingereicht von Thomas Schweizer, oder die vor einigen Wochen aufgekommene Idee, den T.E.E. 2.0 zu verwirklichen respektive durch die Schweiz zu führen, oder die Motion betreffend

Evaluation ÖV Winterthur 2050, die der Stadtrat Winterthur bald beantworten wird.

Das Weinland hofft auf viele Stimmen für die vorläufige Unterstützung meiner Einzelinitiative, die sehr zukunftsentscheidend sein kann. Das Weinland entwickelt sich sehr gut und kann somit noch stärker auftreten, wenn es bei der Anbindung des ÖV besser berücksichtigt wird. Das Weinland braucht mehr ÖV – und zwar jetzt –, um längerfristig bereit zu sein, den Mehrverkehr des Brüttener Tunnels übernehmen zu können, und auch bereit zu sein für mehr Einwohner, verändertes Mobilitätsverhalten und für zukünftige Touristen am Rheinfluss oder in den Thuraueu. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Ich deklariere, dass ich aus dem Weinland komme, genauer aus Marthalen. Und ich komme auch mit dem Zug an die Ratsitzungen und die Kommissionssitzungen. Dabei stelle ich fest, dass wir im Weinland auf der Strecke Schaffhausen–Winterthur eine direkte Verbindung pro Stunde nach Zürich haben. Eine zweite Verbindung gibt es, aber im Hinketakt, mit Umsteigen und langer Anreisezeit. Im ungünstigeren Fall warte ich eine Dreiviertelstunde auf den nächsten Zug, so ist es mir schon ein paar Mal ergangen.

Zuerst freue ich mich heute, dass ein junger Weinländer eine Initiative einreicht. Diese möchte folgende Verbesserungen erreichen: Ausbau eines exakten Halbstundentaktes von Zürich via Winterthur nach Schaffhausen. Die Vorteile sehe ich wie folgt: Weniger Verspätungen, Kapazitäten für Schwertransporte; die Städte Winterthur und Schaffhausen werden verlässlicher mit mehreren, halbstündlichen Verbindungen mit dem ÖV erschlossen; bessere Verbindungen von Winterthur nach Stein am Rhein respektive in die Unterseeregion; die Aufwertung des ÖV im Weinland, das auch noch zum Kanton Zürich gehört, mit Bahnverbindungen Andelfingen–Ossingen – das ist eine West–Ostverbindung, die wir heute noch nicht haben; bessere Verbindungen zum einzigartigen Naturschauspiel Rheinfluss; bessere Verbindungen für Schüler, die ins Gymnasium in Winterthur oder für das Studium nach Zürich reisen. Auch die Berufsschulen in Winterthur und Zürich werden mit vielen Lernenden aus dem Weinland mit dem ÖV bedient. Die bestehenden Bahnhöfe werden mit neuen Haltestellen entlastet. Der Ausbau hilft, den Verkehr auf der A4 zu reduzieren. Alle, die mit dem Zug gehen, stehen nicht auf der Strasse, weil Fahren zurzeit und in Zukunft nicht mehr oder fast nicht mehr möglich ist, da man ständig im Stau steht. Allein mein kleiner KMU-Betrieb mit 35 Mitarbeitern hat 150'000 Franken Staukosten im Jahr.

Rechnet man die Planungs- und Bewilligungszeit ein, plus die Bauzeit, geht man von 25 Jahren aus. Es wäre dann das Jahr 2046. Ich wäre dann 82 Jahre alt, und ob ich an der Einweihung dabei wäre, steht noch in den Sternen. Bis jetzt können wir die Einzelinitiative noch unterstützen, aber eben – jetzt kommt das Aber: Die Einzelinitiative verlangt einen Kredit. Der Kanton Zürich zahlt heute schon die Hälfte in den FABI-Fond (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*), rund 130 Millionen Franken im Jahr. Wir sind nicht gegen die Projekte, wir sind gegen die Vorfinanzierung des Kantons Zürich. Das Geld muss aus anderen Töpfen fließen.

Die SVP/EDU-Fraktion lehnt die Einzelinitiative ab, Einzelne unterstützen sie. Vielen Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vielen Dank für diese Einzelinitiative. Wir von der SP werden sie vorläufig unterstützen. Diese Anregung dient dazu, diese schon vor langer Zeit historisch gewachsenen Bahnlinien im Weinland wieder einmal genauer unter die Lupe zu nehmen. Der Anachronismus von zwei benachbarten Brücken über die Thur ist je länger, je unverständlicher. Der bestehende Hinketakt ist im ZVV-System (*Zürcher Verkehrsverbund*) störend. Das kompliziert das Reisen für die Menschen mit der S-Bahn unnötig und macht die Gestaltung der Anschlussbusse unnötig kompliziert. So werden wir den ÖV-Anteil im Weinland nicht steigern können, und es muss das Ziel der Politik sein, auch hier den Autoanteil zu reduzieren und eine attraktive ökologische Alternative zu bieten.

Ich freue mich auf die Antwort zu dieser Einzelinitiative von der Regierung und dann werden wir den Kredit genau anschauen und schauen, was wir im Kanton Zürich finanzieren, was FABI finanziert und wie das Ganze weitergeht. Aber wir werden diese Einzelinitiative heute unterstützen und ich danke auch für Ihre Stimme. Herzlichen Dank.

Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim): Diese sorgfältig erarbeitete Einzelinitiative von Linus Meier verdient unsere volle Unterstützung. Nicht Lippenbekenntnisse zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sondern Taten sind gefragt. Eine auffällige Brücke hat zur Sperrung einer wichtigen Erschliessungsachse ins Weinland oder zu mir ins Stammetal geführt. Zu grossen Diskussionen führt zurzeit der Zustand der Brücken Ossingen Richtung Winterthur oder von Andelfingen Richtung Winterthur. Es gilt den Moment zu nutzen, um zu prüfen, ob und wie eine unglückliche Linienführung aus dem 19. Jahrhundert korrigiert werden soll, und ich betone: zu prüfen. Wir brauchen eine zeitgemässe, den Bedürfnissen moderner Pendler angepasste Erschliessung mit der Bahn. Es reicht nicht, sich zu beklagen, die Landbevölkerung sei zu oft mit dem Auto in die Städte unterwegs. Es braucht glaubwürdige Alternativen und schnellere ÖV-Verbindungen zu den Arbeitsplatzgebieten. Der Kanton Zürich hat rund um die Stadt Zürich gezeigt, dass sich innovative Projekte durchaus finanzieren lassen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg oder eine gute Bahn. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Die FDP unterstützt diese Einzelinitiative vorläufig. Danke.

Urs Glättli (GLP, Winterthur): Die Grünliberalen wollen die Mobilität in nachhaltige Bahnen lenken. Bei der vorliegenden Einzelinitiative von Linus Meier, Adlikon, geht es um eine gewünschte Kreditvorlage für den Ausbau der Weinländer SBB-Linien, auf den ersten Blick also ein durchaus sympathisches Anliegen, befürworten wir doch den öffentlichen Verkehr, wenn er einer nachhaltigen Verkehrsversorgung dient. Neben einem Doppelspurausbau und einem Halbstundentakt für die S12 ausschliesslich zwischen Winterthur und Schaffhausen, einer neuen Verbindungsschleife beider Weinländerlinien, einem nahtlosen Anschluss

an die Bodenseelinie in Stein am Rhein, geht es auch noch um die Schaffung vier zusätzlicher Haltestellen, unter anderem in Waltalingen mit rund 650 Einwohnerinnen und Einwohnern. Bei aller Sympathie für den öffentlichen Verkehr und das Zürcher Weinland scheint das nun etwas gar viel Wunschbedarf für mehr als 100 Millionen Franken. Die Grünliberalen würden dieses Geld lieber dort gezielt und effektiv einsetzen, wo der Bedarf für eine dichtere Erschliessung mit öffentlichem Schienenverkehr ausgewiesen scheint, insbesondere für die stark gewachsene und wachsende Stadt Winterthur und ihre Nachbargemeinden. Dafür bleibt ein geeigneter Vorstoss auszuarbeiten. Dort finden wir uns dann vielleicht wieder, Herr Meier und auch Herr Mayer. Lenken wir dort die Mobilität in nachhaltige Bahnen, wo der Bedarf ausgewiesen ist.

Die vorliegende Einzelinitiative unterstützen wir daher nicht. Besten Dank.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Die Grünen haben sich nach ausführlicher Diskussion auch gegen die Unterstützung entschieden. Die EI fordert ein umfangreiches Potpourri von Ausbaumassnahmen, welche mindestens Bestandteil der Vorlage sein soll – das sind mehrere hundert Millionen. Die Frage ist, wozu. Die Bevölkerungsprognosen sehen für das Weinland ein Wachstum in den nächsten 30 Jahren von 8000 Einwohnern von heute 32'000 auf 40'000 Einwohner, also etwa 0,9 Prozent pro Jahr. Damit gehört das Weinland weder in absoluten noch in relativen Zahlen zu den Boom-Regionen, und das ist auch gut so. Wollen wir eine Boom-Region Weinland? Wollen wir dieses Wachstum durch einen Ausbau der Bahninfrastruktur befeuern? Es ist eben eine Tatsache, dass ein Ausbau der ÖV-Infrastruktur insbesondere in solch ländlichen Gebieten nicht nur ein Siedlungswachstum nach sich zieht, sondern im Schlepptau auch viel mehr Autoverkehr auslöst. Der ÖV-Anteil nimmt nur zu den Zentren zu und nicht zu allen übrigen Verkehrsbeziehungen. Wir unterstützen die Strategie des Kantons, dass das Bevölkerungswachstum vornehmlich in den sogenannten Stadtlandschaften und Urbanwohnlandschaften erfolgen soll. Entsprechend sind solche tiefgreifenden Netzausbauten in ländlichen Gebieten eben kontraproduktiv. Besten Dank.

Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim): Zuerst möchte ich Linus Meier zu seiner Einzelinitiative und seinen Ausführungen gratulieren. Es geschieht leider nur zu selten, dass sich Bürgerinnen und Bürger so intensiv, aber auch so sachlich mit aktuellen Fragestellungen auseinandersetzen – Chapeau. Ich bin zwar nicht mit allen Punkten der Initiative einverstanden, die meisten davon verdienen allerdings durchaus eine nähere Prüfung. Ob das durch die Organe des Kantons oder durch den Bund zu geschehen hat, bleibe jetzt einmal dahingestellt. Fast sicher ist aber, dass der Kanton Zürich auf eigene Faust keine neuen Bahnstrecken durch den nördlichen Kantonsteil bauen wird. Dafür ist er nicht zuständig. Das wissen wir alle hier drinnen, auch wenn erst einmal die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative absehbar ist. Grundsätzlich muss auch die Anbindung des Weinlandes an den öffentlichen Verkehr laufend optimiert werden. Das muss im Einklang geschehen mit der Anbindung von Schaffhausen und der Thurgauer Bodenseeregion an die Schweiz. Angebot und Nachfrage müssen aber auch in einem gesunden

Verhältnis zueinander stehen und sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch Sinn machen. Notwendiges und Nice-to-have sind klar zu trennen.

Zu den Forderungen im Einzelnen: Der exakte Halbstundentakt auf der Linie Winterthur–Schaffhausen war schon früher immer wieder eine Forderung aus der Region. Offenbar war das aus betrieblichen Gründen nie möglich. Welche Ausbauten dafür nötig sind, soll geprüft werden. Ebenfalls soll eingeschätzt werden, wie weit der bestehende Hinketakt überhaupt ein Problem ist. Die Notwendigkeit des Ausbaus der gleichen Linie auf Doppelspur soll ebenfalls geprüft werden. Dabei muss neben dem Kosten-Nutzen-Verhältnis auch der Verbrauch von landwirtschaftlichen Fruchtfolge- oder Nutzflächen, Wald- und Biodiversitätsflächen berücksichtigt werden. Die Errichtung neuer Haltestellen ist durchaus möglich. Das mag für einige Bahnnutzer durchaus attraktiv erscheinen. Für viele andere – so auch für mich aus dem Stammertal – bedeuten mehr Stopps einfach längere Reisezeiten. Das gilt es abzuwägen. Verbesserte Umsteigemöglichkeiten in Stein am Rhein oder gar durchfahrende Züge von Winterthur nach Kreuzlingen–Konstanz mit entsprechenden Fahrplanänderungen betreffen vor allem die Kantone Schaffhausen und Thurgau, sie werden da auch mitreden wollen. Den Konstanzer Detailhandel wird es bestimmt freuen.

Während alle diese soeben erwähnten Forderungen durchaus geprüft werden und Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden sollen, erscheint die Idee einer Neubaustrecke im Raum Andelfingen–Ossingen als Verbindung zwischen den beiden bisherigen Strecken eher als utopisch in den nächsten Jahrzehnten. Dabei spielen nicht nur die hohen Investitionskosten und die nationale Prioritätensetzung eine entscheidende Rolle. Es muss auch mit erheblichem Widerstand aus der Region selbst gerechnet werden – und nicht nur von den betroffenen Grundeigentümern. Der einhergehende Landverschleiss wird noch erheblicher sein als beim erwähnten Doppelspurausbau der bestehenden Linie. Das Weinland wird zudem von einer weiteren Verkehrsachse zerstückelt. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Bezirk Andelfingen das will.

Die Planung und Finanzierung von Bahnneubaustrecken ist nicht Aufgabe des Kantons Zürich. Aus diesem Grund unterstützt die Mitte-Fraktion die Einzelinitiative nicht vorläufig. Sie unterstützt allerdings den bedarfsgerechten Ausbau und die Optimierung des öffentlichen Verkehrs auch im Weinland. Da wir aber keinen Fraktionszwang haben, unterstütze ich als lokaler Vertreter der Region den Vorstoss. Ich bin der Meinung, dass einige der Forderungen vertieft diskutiert werden müssen. Einer Verbindungsschleife mit Neubahnstrecke stehe allerdings auch ich ablehnend gegenüber. Vielen Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Diese Einzelinitiative enthält einiges an Vorschlägen, wobei die zwei wichtigsten oder die zwei Punkte, die auch von unserer Seite her unterstützt werden könnten, die beiden ersten sind. Und diese beiden Punkte sind, wie ich denke, auch unbestritten. Einerseits ist da der Halbstundentakt beziehungsweise der damit zusammenhängende, im zweiten Punkt erwähnte, Ausbau der Linie Schaffhausen–Winterthur, der auch bereits im Richtplan so vorgesehen und insbesondere auch für die Aufhebung des im Moment hinkenden

Halbstundentakts sehr wichtig ist. Dass dieser stört und behoben werden muss, ist unbestritten und auch, dass dieser entsprechend Priorität geniessen darf. Betreffend den Rest des Vorschlags, insbesondere die Verbindungsschleife: Als ich das gelesen habe, fühlte ich mich fast schon ein bisschen an meine Kindheit zurück-erinnert, als ich noch gerne solche Karten studiert habe, die beiden Bahnlinien sah und mir damals dachte «Warum wurde eigentlich da nie eine Verbindungsstrecke gebaut? Sie sind doch so nahe zusammen, das wäre doch naheliegend.» Ja, ich will nicht einmal bestreiten, dass solch eine Verbindungsstrecke auch geprüft werden soll. Bloss, wenn man den ÖV fördern will, muss man auch schauen, dass man ihn am richtigen Ort fördert beziehungsweise dort, wo es auch am meisten nützt. Und hier haben wir, denke ich, viele andere Baustellen, gerade auch mit den vorher genannten Punkten, die Priorität geniessen, worauf unsere finanziellen Mittel in den nächsten Jahrzehnten konzentriert werden sollten.

Daher werden wir von der AL diese Einzelinitiative entsprechend nicht vorläufig unterstützen.

Ratspräsident Benno Scherrer: Wünscht der Einzelinitiant Herr Meier nochmals das Wort für eine Replik? Er verzichtet.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative KR-Nr. 108/2021 stimmen 63 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht worden. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsident Benno Scherrer: Die Einzelinitiative wird an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.