

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

Antrag des Regierungsrates vom 19. April 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. März 2024

KR-Nr. 108a/2021

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Einzelinitiative verlangt, die Bahnlinien Winterthur–Schaffhausen und Winterthur–Stein am Rhein auszubauen. Die Anliegen im Einzelnen sind: Ausbauten für einen exakten Halbstundentakt mit systematischer halbstündlicher Führung von Zürich via Winterthur nach Schaffhausen, ein weiterer Ausbau der Linie Schaffhausen–Winterthur auf Doppelspur gemäss Richtplan Kanton Zürich, eine Verbindungsschleife zwischen den Linien Winterthur–Schaffhausen und Winterthur–Stein am Rhein im Raum nordöstlich von Andelfingen, die Einrichtung neuer Haltestellen in Waltalingen, in Gütighausen/Dätwil, in Kleinandelfingen und in Winterthur-Veltheim/Wülflingen und schliesslich ein Kurz-Anschluss in Stein am Rhein auf die Züge der Seelinie Schaffhausen–Romanshorn respektive eine Durchfahrt der Züge von Winterthur nach Stein am Rhein weiter bis Kreuzlingen.

Das wichtigste Anliegen des Halbstundentakts für das Weinland ist im Ausbausschritt STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) bereits eingeplant. Dieser Angebotsausbau wird ohne Doppelspurausbauten möglich sein, wobei die sogenannte Fahrplanlage, also die Abfahrtszeiten an den einzelnen Stationen, angepasst werden muss, was ja auch gefordert ist in der Einzelinitiative. Es soll ein exakter Halbstundentakt entstehen.

Die im Richtplan eingetragenen Doppelspurausbauten im Weinland haben einen langfristigen Horizont. Das heisst, sie dienen vor allem der Landsicherung und sind frühestens beim übernächsten Austauschschritt 2050 ein Thema. Dies ist eine generelle Erkenntnis. Heute neu formulierte Wünsche für wesentliche Bahnausbauten sind bestenfalls per 2050 realisierbar. Das ausgeklügelte Bahnangebot und die bereits bestehenden beziehungsweise in die Planung 2035 aufgenommenen Ausbauwünsche lassen keinen schnelleren Fahrplan zu. Die vorgeschlagene Schaffung einer Verbindungsschleife mit zusätzlicher Bus-/Bahnhaltestelle Kleinandelfingen würde zwei längere Neubaustrecken nördlich und südlich der Thur erfordern. Die Kosten dafür würden insgesamt 500 Millionen Franken betragen. Demgegenüber beträgt das prognostizierte Fahrgastaufkommen lediglich ungefähr 60 Personen pro Tag. Kosten und Nutzen stehen also in einem schlechten Verhältnis, zumal das neue ÖV-Angebot gegenüber dem heutigen Angebot mit Zubringer-Bussen auf die S-Bahn kaum verbessert würde. Die geforderten zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen würden allesamt vergleichsweise wenige Einwohner und Arbeitsplätze erschliessen, die einen zusätzlichen Halt der S-Bahn nicht

rechtfertigen. Die Veränderungen im Angebot in Stein am Rhein schliesslich bringen für die ÖV-Passagiere kaum einen Zusatznutzen und sind deshalb nicht zielführend.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat sich vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und von der Regierung zur Initiative eingehend ins Bild setzen lassen und befriedigt zur Kenntnis genommen, dass im Weinland in nicht so fern Zukunft mit dem Halbstundentakt wesentliche Angebotsverbesserungen erfolgen werden, ohne dass teure Infrastrukturausbauten nötig wären. Sie beantragt dem Kantonsrat deshalb einstimmig, die Einzelinitiative abzulehnen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Der Einzelinitiant hat sich eingehend mit den ÖV-Verbindungen im Weinland auseinandergesetzt und Lösungsvorschläge für eine bessere ÖV-Verbindung präsentiert. Nach dem Bericht der Regierung hat sich dann doch einiges relativiert: Mit geschätzten Kosten von gegen 500 Millionen Franken wäre es ein sehr teures Unterfangen, welches offensichtlich kein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis hat. Mit den geforderten Ausbauten würden keine grossen Siedlungsgebiete erschlossen, weshalb kaum mit einem Zuwachs von Fahrgästen gerechnet werden könnte. Der Kommissionspräsident hat es ja schon gesagt, wir sprechen hier von 50 bis 60 Fahrgästen pro Tag. Aus diesen Gründen erweist sich der Ausbau der bestehenden Buslinien als sinnvoller und kostengünstiger.

Die SVP setzt sich sehr wohl auch für die Randgebiete ein. Auch die Randgebiete müssen mit einem guten ÖV erschlossen werden. Es dürfen nicht alle Mittel nur in die Zentren oder in die nahe Agglomeration fliessen, das Land hat auch ein Anrecht. Aus diesen Gründen lehnen wir die Einzelinitiative schweren Herzens ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vielen Dank für diesen Postulatsbericht. Es ist eine Antwort auf eine Einzelinitiative, ich weiss, aber es kommt daher wie ein Postulatsbericht, und das ist auch gut so. Genau das hatten die FDP und auch wir in der Debatte vor über zwei Jahren so gefordert. Und ich muss sagen, es ist es für mich wert, dass wir diesen Postulatsbericht bekommen haben, denn wir haben darin doch gute Erkenntnisse. Dennoch lehnen wir heute diese Einzelinitiative ab und versenken diesen ganzen Prozess. Denn es geht auch so sehr viel – ohne diese Einzelinitiative. Wir danken dem ZVV. Ich bin froh, dass der Hinketakt spätestens 2035 Geschichte ist und wir wirklich einen schönen Halbstundentakt auf diesen Linien haben. Aber das kommt eben auch so.

Alle anderen Ausbauten sind leider unverantwortbar teuer und der Nutzen zu gering. Neue Haltestellen und die Bahnhöfe näher im Dorfszentren wären toll, aber eben leider wirklich nicht vernünftig machbar. Ich bin froh, dass die Busse schrittweise ausgebaut werden. Denn auch mir ist es sehr, sehr wichtig – und Danke, Ueli Pfister, dass das auch dir wichtig ist –, dass auch auf dem Land wirklich ein guter ÖV vorhanden ist. Nur mit einem guten, ausgebauten öffentlichen Verkehr können wir den Modalsplit wirklich verändern und mehr Menschen auf die Busse und die Züge bekommen und damit aus den Autos heraus. Aber das ist auch im

Gesamtverkehrskonzept der Regierung ja so vorgesehen. Ich hoffe sehr, das kommt auch wirklich.

Eigentlich ist es ja überhaupt lustig, dass wir zwei Linien haben. Denn ehrlicherweise würde man heutzutage die Linie nach Stein am Rhein kaum mehr bauen, weil dort aus Sicht einer Eisenbahnplanung doch zu wenig los ist. Aber Mitte des 19. Jahrhunderts hatten wir halt einen Wettbewerb von verschiedenen konkurrierenden Bahnunternehmen, die dort Linien bauen wollten. Und so haben wir sie heute und sollten doch eigentlich froh sein, dass wir zwei Linien haben. Aber da weitere Ausbauten zu machen, ist auf der Bahnseite wirklich nicht mehr nötig. Wir hatten dieser Einzelinitiative zugestimmt, leider müssen wir sie heute ablehnen. Aber ich weiss, auch das Weinland bekommt schrittweise einen besseren öffentlichen Verkehr, und das freut mich. Herzlichen Dank.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Die FDP-Fraktion unterstützte die Überweisung der Einzelinitiative, um die Anliegen der Bevölkerung aus dem Weinland zu prüfen. In der Kommission legte uns der ZVV dar: Mit dem Ausbausritt STEP 2035 ist im Weinland bereits ein weiterer massgeblicher Angebotsausbau mit zwei S-Bahn-Linien geplant. Wie wir es schon gehört haben, wird neu ein Halbstundentakt über Winterthur weiter nach Zürich geführt werden. Die Kosten für die weiteren aufgeführten Wünsche der Einzelinitiative sind enorm. Die Verbindungsschleife würde mit circa 500 Millionen Franken Infrastrukturkosten zu Buche schlagen. Der ZVV schätzte sehr, sehr grob, dass eine Haltestelle mit zwei Perrons weitere 12 Millionen Franken kosten würde und der Ausbau auf Doppelspur pro Kilometer 40 Millionen Franken. Das sind sehr, sehr grosse Zahlen. Die FDP-Fraktion begrüsst, dass es einen Ausbau des ÖV im Weinland geben wird, das ist uns sehr wichtig. Gleichzeitig werden wir aus finanzpolitischen Überlegungen nicht auf die weiteren Wünsche eingehen und deshalb die Einzelinitiative nicht weiter unterstützen.

Urs Glättli (GLP, Winterthur): Die Grünliberalen wollen die Mobilität in nachhaltige Bahnen lenken. Was die Einzelinitiative von Linus Meier, Adlikon, jedoch will, führt zu einer ganz und gar nicht nachhaltigen Lösung. Der allfällige Nutzen steht in keinem Verhältnis zu den Kosten, die damit einhergehen. Das haben nun auch die FDP und wohl auch die SP eingesehen. Wieso gerade die FDP diese EI damals vorläufig unterstützt und seither nur Papier und Verwaltung beschäftigt hat, ist uns ein Rätsel, überrascht aber auch wieder nicht ganz. Es war wohl ihrer Vertretung aus dem Stammatal, also einmal mehr ihren Sonderinteressen geschuldet. Das Anliegen war ja auch durchaus sympathisch, wird doch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs gemeinhin befürwortet, wenn er einer nachhaltigen Verkehrsversorgung dient.

Zusammenfassend kann auf das Fazit der Regierung verwiesen werden, das wir als zufriedenstellend zur Kenntnis nehmen. Das Bahn- und Busangebot im Weinland wurde in den letzten Jahren wesentlich ausgebaut.

Die Grünliberalen würden mehr Geld gerne dort gezielt und effektiv einsetzen, wo der Bedarf für eine dichtere Erschliessung mit öffentlichem Schienenverkehr

ausgewiesen ist, beispielsweise für die stark gewachsene und wachsende Stadt Winterthur und ihre Nachbargemeinden. Lenken wir dort die Mobilität in nachhaltige Bahnen, wo der Bedarf ausgewiesen ist. Die vorliegende Einzelinitiative lehnen wir daher ab. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Diese Einzelinitiative gehört zur seltenen Sorte der EI, die zu Beginn eine Unterstützung von mehr als 60 Stimmen finden. Über die Sinnhaftigkeit der EI sagt das aber nicht besonders viel aus. Die Unterstützung der EI war dabei wieder einmal eine Möglichkeit für Kantonsrätinnen und Kantonsräte, sich beim Weinland anzubiedern. Nicht bei den Unterstützenden war die Grüne Fraktion, aus dem ganz einfachen Grund, dass nachhaltige Verkehrspolitik vernünftige Verkehrspolitik ist. Deshalb denken wir den ÖV differenziert und überlegen uns, wo ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs sinnvoll ist oder eben nicht.

Keine Frage, der ÖV liegt uns am Herzen. Aber mit der Giesskanne, mit der ganz grossen Brause bis ins hinterste Ecklein den ÖV aus- und das Kulturland verbauen zu wollen, das ist unsinnig. Klar, manche von Ihnen dachten, sie täten jetzt etwas Gutes für das Weinland, aber gemacht wurde dann ja trotzdem nichts.

Die Kommission ist der unveränderten Position der Grünen und anderen gefolgt und der Rat wird es ihr gleichtun. Daran hat auch die einseitige Berichterstattung in den Lokalmedien nichts ändern können. Das Raumordnungskonzept teilt das Weinland in die Natur- und Kulturlandschaften ein. In Naturlandschaften ist gar kein Wachstum vorgesehen, in Kulturlandschaften zumindest kein Wachstum in die Fläche. Dem Raumordnungskonzept entsprechend, soll der Fahrplan aber mit dem STEP 2035 in Andelfingen Richtung Winterthur und Zürich mit Halbstundentakt ausgebaut werden. Sie sehen, der ZVV macht seine Hausaufgaben, diese «Ströfzgi» wäre gar nicht notwendig gewesen.

Und dann sollten wir ja in den nächsten zwei, drei Monaten Antwort auf das Postulat 88/2022 von Kantonsrat Thomas Schweizer bekommen. Damit wissen wir dann auch, wie der ZVV die Verbesserung des ÖV in Gemeinden angehen will, welche in Randstunden und an Wochenenden gar keine Verbindungen haben. Wir lehnen die EI ab.

Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim): Herr Meier, ich weiss jetzt nicht, wen Sie da gemeint haben mit «diesen Kantonsräten». Wir von der Mitte haben mit der vorläufigen Unterstützung einfach ermöglicht, dass man das Anliegen sachkundig geprüft. Das haben die Regierung und die Kommission getan. Ich muss sagen, ich habe damals schon gewusst, auch als Laie, wie das Resultat herauskommt. Und trotzdem habe ich diese sympathische Einzelinitiative unterstützt, einfach damit man es einmal sachlich abklärt. Übrigens noch zu meiner Interessenbindung: Ich bin leidenschaftlicher ÖV-Benutzer und ich komme aus Stammheim, also der wahrscheinlich am weitesten von Zürich entfernten Bahnstation. Ich weiss also, wovon ich rede, wenn es um Anschlüsse geht, und darauf komme ich noch. Also die Forderungen der Einzelinitiative stehen natürlich in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzen. Da sind einerseits die Kosten, aber es sind

auch die gewaltigen Eingriffe in die Landschaft, die Waldflächen, die gerodet werden müssten, aber auch die Fruchtfolgeflächen, die da geopfert werden müssten.

Die ÖV-Anbindung im Weinland ist tatsächlich nicht schlecht. Sie kann noch verbessert werden, es gibt auch Verbesserungen. Und selbst ich erreiche Zürich von Haus zu Haus, von Tür zu Tür in fünfviertel Stunden, da kann ich jetzt mit 50 Kilometern wirklich nicht jammern. Und wenn man jammert, dann jammert man auf einem sehr hohen Niveau.

Die Verbindungen aus dem Weinland nach Winterthur, Zürich oder auch nach Schaffhausen sind sicher gut. Weniger gut sind die innerweinländischen Verbindungen, da haben wir schon andere Vorstösse gemacht. Darüber kann man immer wieder diskutieren, was da Sinn macht. Aber heute muss ich sagen, und ich komme nochmals auf Herrn Meiers Votum zurück wegen der Anbindung: Die Einzelinitiative darf abgelehnt werden, auch im Interesse des Weinlandes. Besten Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Auch wir von der AL haben diese Einzelinitiative bereits bei der Einreichung abgelehnt. Schon damals haben wir darauf hingewiesen, dass die wichtigsten Punkte bezüglich der Bahnlinien im Weinland bereits aufgegleist waren, namentlich der Halbstundentakt, und die restlichen Punkte der Wunschliste einer Prüfung bezüglich einer vernünftigen Priorisierung unserer Gelder, bezüglich der Investition bei Weitem nicht standhalten. Nun haben wir gehört, dass beispielsweise die gewünschte Verbindungsstrecke bei Andelfingen – oh Wunder – 0,5 Milliarden Franken kosten würde.

Auch die weiteren Punkte haben ein entsprechendes Preisschild, ein wohl zu hohes Preisschild. Einzig vereinzelte Ideen für neue Bahnhöfe könnten allenfalls in anderem Kontext einmal wieder in Betrachtung kommen, können aber an dieser Stelle nicht weiterverfolgt werden. Wir müssen in den ÖV investieren. Da wir aber keine endlos sprudelnde Geldquelle haben, müssen wir dies entsprechend priorisieren. Und wir haben dringendere Baustellen in unserem ÖV-Netz. Wir werden diese Einzelinitiative daher auch definitiv ablehnen.

Sibylle Jüttner (SP, Andelfingen): Seien Sie froh, wir sind nur vier Weinländerinnen und Weinländer, also werde ich wahrscheinlich als letzte Weinländerin noch sprechen. Ich mache es kurz, ich möchte ganz kurz begründen, warum wir die Einzelinitiative schlussendlich ablehnen. Vielleicht meine Interessenbindung: Ich wohne direkt an der Bahnlinie Andelfingen–Schaffhausen, mich stört der Zugverkehr nicht. Trotzdem ist das ja ein sehr mutiger Vorschlag, vielleicht auch etwas visionär, auf diesem Weg den öffentlichen Verkehr im Weinland zu verbessern. Ich denke aber, was die anderen schon gesagt haben: Die Kosten sprengen den Rahmen, und ich glaube, für eine Querverbindung zwischen Andelfingen und Ossingen ist, historisch gesehen, der Zug einfach schon abgefahren, das funktioniert nicht mehr. Ich bin froh, dass hier doch ein so grosses Engagement für den Weinländer öffentlichen Verkehr da ist, und ich bitte Sie, uns dann auch zu unterstützen, wenn es darum geht, die Dörfer noch besser an die Bahnlinien anzubinden,

vielleicht irgendwann auch mit selbstfahrenden, kleineren Bussen, sodass eben wirklich auch die entfernteren Regionen über die Bahnlinie dann zu guten Anschlüssen kommen. Ebenfalls wäre es sicher prüfenswert zu schauen, ob wir den öffentlichen Verkehr attraktiver machen, wenn er auch etwas günstiger wird. Noch einmal: den nördlichen Kantonsteil vielleicht mit einem Verbund mit Schaffhausen anbinden oder eben auch nochmal über die Zonenplanung im Weinland gehen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst vielen Dank für diese Debatte und auch für die Einstimmigkeit, dass wir – oder ich kann auch sagen, mein ZVV –, dass wir gute Argumente hatten und Sie überzeugen konnten. Und ich glaube, wir haben das – Kantonsrat Felix Hoesch hat es gesagt – sehr ausführlich diskutiert. Mir ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass die Ablehnung der Einzelinitiative, die jetzt hier ja einstimmig ist, nicht ein Nein zum Weinland und zur ÖV-Qualität des Weinlandes ist. Wir haben in den letzten Jahren im Weinland investiert, und auch der Bund insbesondere wird es jetzt zusammen mit dem Ausbauschritt 2035 weiterhin tun. Es wurde erwähnt, zwei S-Bahn-Linien im Halbstundentakt werden 2035 kommen, zusammen mit anderen Massnahmen. Aber was mir wichtig ist hier zu betonen: ÖV-Ausbauschritte, sei es durch den ZVV oder auch zusammen mit der SBB auf dem grossen internationalen und nationalen Netz, sind eine «grosse Kiste», das ist ein riesiger Dampfer. Und das braucht Zeit und das braucht eine lange, lange Vorarbeit. Und in diesem Sinne, kann ich Ihnen sagen, wir arbeiten schon am Zeithorizont 2050. Wir arbeiten zusammen mit der SBB daran. Das dauert noch eine Weile, bis es dann soweit ist, aber wir sind daran, wir sind an der Arbeit. Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die Gelegenheit, hier Stellung zu nehmen, und ich danke Ihnen auch für diese Diskussion, die wir selbstverständlich auch mit innovativen Ansätzen zu ergänzen versuchen, wenn wir technisch so weit sind, selbstfahrende Fahrzeuge et cetera. Vielen Dank.

Ratspräsident Jürg Sulser: Die Kommission hat den Antrag auf Ablehnung der Einzelinitiative gestellt. Dies ist bekanntlich einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung über Ziff. I

Der Kantonsrat beschliesst mit 169 : 1 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Einzelinitiative KR-Nr. 108/2021 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.