

# Wir stimmen ab

Kanton Zürich

Volksabstimmung vom 26. September 2010



## Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

An der Volksabstimmung vom 26. September 2010 stimmen Sie über zwei Vorlagen ab. Sie entscheiden über Änderungen in der Verfassung des Kantons Zürich aufgrund von Anpassungen an die neuen Prozessgesetze des Bundes.

Ausserdem entscheiden Sie über die Volksinitiative «Schienen für Zürich; Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur». Am 23. Oktober 2008 ist die Volksinitiative mit den notwendigen Unterschriften eingereicht worden.

Der Beleuchtende Bericht des Regierungsrates sowie die Meinungen der Minderheit des Kantonsrates und des Initiativkomitees erläutern Ihnen die Vorlage näher.

Die Abstimmungszeitung informiert Sie ausführlich über beide Vorlagen.

Zürich, 2. Juni 2010

Im Namen des Regierungsrates  
Der Präsident: Hans Hollenstein  
Der stv. Staatsschreiber: Peter Hösti

## Inhalt

### Verfassung des Kantons Zürich, Änderung vom 10. Mai 2010; Anpassung an die neuen Prozessgesetze des Bundes

Beleuchtender Bericht des Regierungsrates  
/ Seite 2

Vorlage  
/ Seite 3

### Volksinitiative «Schienen für Zürich; Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur»

Beleuchtender Bericht des Regierungsrates  
/ Seite 4

Meinung der Minderheit des Kantonsrates  
/ Seite 6

Meinung des Initiativkomitees  
/ Seite 7

Vorlage  
/ Seite 8

## Die Vorlagen in Kürze

### 1 Verfassung des Kantons Zürich, Änderung vom 10. Mai 2010; Anpassung an die neuen Prozessgesetze des Bundes

Die neuen Prozessgesetze des Bundes führen zu Veränderungen in der Zürcher Gerichtslandschaft. Nötig sind dafür neben verschiedenen Anpassungen auf Gesetzesstufe auch zwei Verfassungsänderungen. Die neuen Bestimmungen werden nun der Volksabstimmung unterbreitet und sollen am 1. Januar 2011 in Kraft treten. Für das Kassationsgericht gibt es keinen Raum mehr. Der Begriff des Kassationsgerichts ist deshalb aus der Kantonsverfassung zu streichen. Zudem schliessen die Schweizerischen Prozessgesetze

einen dreifachen Instanzenzug in Zivil- und Strafsachen aus. Der betreffende Artikel ist damit bundesrechtswidrig und muss ebenfalls aufgehoben werden. In der Kantonsverfassung soll zudem die Möglichkeit geschaffen werden, im Gesetz in begründeten Fällen Ausnahmen vorzusehen vom grundsätzlich vorgeschriebenen, zweistufigen Instanzenzug.

**Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Ja**

### 2 Volksinitiative «Schienen für Zürich; Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur»

Die Volksinitiative «Schienen für Zürich» verlangt einen kantonalen Rahmenkredit von 520 Mio. Franken für den Ausbau der Bahnstrecke Hürlistein–Effretikon–Winterthur auf durchgehend vier Gleise. Der Regierungsrat und der Kantonsrat lehnen die Initiative ab. Der Bedarf für Ausbauten auf der nationalen

Verkehrsachse ist unbestritten, doch sind deren Bau und Finanzierung Aufgaben des Bundes. Ein Ausbau zwischen Zürich und Winterthur ist vom Bund denn auch vorgesehen.

**Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Nein**



# 1 Verfassung des Kantons Zürich, Änderung vom 10. Mai 2010; Anpassung an die neuen Prozessgesetze des Bundes

## Beleuchtender Bericht

(Verfasst vom Regierungsrat)

**Die Schweizerischen Prozessordnungen, die auf den 1. Januar 2011 in Kraft treten werden, weisen die Organisation der Gerichte zwar den Kantonen zu, enthalten aber gewisse Vorgaben. Im Kanton Zürich sind die Grundsätze der Gerichtsorganisation in der Verfassung geregelt. Da diese Grundsätze nun nicht vollständig mit den Vorgaben der Schweizerischen Prozessordnungen übereinstimmen, müssen sie auf den 1. Januar 2011, zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Schweizerischen Prozessordnungen, in der Kantonsverfassung geändert werden.**

In der Volksabstimmung vom 12. März 2000 stimmte das Schweizervolk einer Änderung der Bundesverfassung (BV) zu, welche die Gesetzgebung auf dem Gebiet des Zivil- und Strafprozessrechts zur Bundessache erklärt. Gestützt auf diese Bestimmungen verabschiedeten die eidgenössischen Räte die Schweizerische Strafprozessordnung, die Schweizerische Zivilprozessordnung und die Schweizerische Jugendstrafprozessordnung. Alle drei Prozessordnungen werden gemäss Beschluss des Bundesrates auf den 1. Januar 2011 in Kraft gesetzt.

### Zwei Instanzen für Zivil- und Strafverfahren

Auf diesen Zeitpunkt hin sind von den Kantonen die ihnen verbleibenden Aufgaben zu regeln. Die Bundesprozessgesetze werden die kantonalen Prozessgesetze weitgehend ablösen. In der Hoheit der Kantone verbleiben jedoch weiterhin die Wahl und Organisation der Behörden sowie die Aufsicht und die Regelung der örtlichen und sachlichen Zuständigkeit der Behörden (bisher Gerichtsverfassungsgesetz). Dabei enthalten einerseits die eidgenössischen Prozessgesetze bezüglich der Organisation der Zivil- und Strafgerichte sowie der Strafverfolgungsbehörden gewisse Vorgaben, die umgesetzt werden müssen. Andererseits ist bei der Festlegung der Organisation dieser Behörden der im Bundesgerichtsgesetz und in der Verfassung des Kantons Zürich enthaltene Grundsatz der sogenannten «double instance» zu beachten, wonach für die Beurteilung von Zivil- und Strafverfahren zwei Instanzen vorzusehen sind. Die Organisation

der Gerichte und der Behörden im Bereich des Zivil- und Strafprozesses sowie die dem Kanton verbleibenden Bereiche des Prozessrechts werden im Gesetz über die Gerichts- und Behördenorganisation im Zivil- und Strafprozess geregelt, das der Kantonsrat am 10. Mai 2010 ohne Gegenstimme verabschiedete.

### Abschaffung des Kassationsgerichts

Sowohl die Schweizerische Zivilprozessordnung als auch die Schweizerische Strafprozessordnung kennen mit der Berufung und der Beschwerde zwei Rechtsmittel, die sich gegen noch nicht rechtskräftige Entscheide richten und durch obere kantonale Gerichte zu behandeln sind. Der Beschwerde kommt in etwa die Funktion des bisherigen Rekurses zu. Eine besondere Nichtigkeitsbeschwerde, wie sie das geltende zürcherische Prozessrecht kennt, ist in den Schweizerischen Prozessgesetzen nicht vorgesehen. Damit stellt sich die Frage nach dem weiteren Schicksal des Kassationsgerichts. Dieses behandelt im Kanton Zürich Nichtigkeitsbeschwerden in Zivilsachen gegen Entscheide des Obergerichts und Nichtigkeitsbeschwerden in Strafsachen gegen Urteile und Erledigungsbeschlüsse des Geschworenengerichts und des Obergerichts als erster Instanz.

Entscheidet das Obergericht (einschliesslich Handelsgericht) in Zivilsachen als erste Instanz, schliesst die Schweizerische Zivilprozessordnung zwingend den Entscheid durch eine weitere kantonale Instanz aus. Entscheidet das Obergericht aber als Berufungs- oder Beschwerdeinstanz, so ist ein Wirken des Kassationsgerichts künftig allein schon

deshalb ausgeschlossen, weil sowohl Berufung als auch Beschwerde nur gegen erstinstanzliche Entscheide geführt werden können und kein weiteres Rechtsmittel vorgesehen ist. Ein künftiges Wirken des Kassationsgerichts im Bereich des Zivilrechts wird damit durch das Bundesrecht ausgeschlossen.

Im Bereich des Strafrechts ist das Kassationsgericht ausschliesslich als zweite Instanz tätig. Ein dreistufiger Instanzenzug wird im Bereich des Strafrechts durch die Schweizerische Strafprozessordnung ausgeschlossen, da auch in Strafsachen Berufung und Beschwerde nur gegen Entscheide erstinstanzlicher Gerichte zulässig sind. Zudem können die Kantone nur ein Berufungsgericht und eine Beschwerdeinstanz vorsehen, wobei es sich nach den Vorgaben des Bundesgerichtsgesetzes sowohl bei der Beschwerdeinstanz als auch beim Berufungsgericht um obere kantonale Gerichte handeln muss. Aufgrund dieser bundesrechtlichen Vorgaben wäre es dem Kanton Zürich auch untersagt gewesen, gewisse Prozesse erstinstanzlich durch das Obergericht beurteilen zu lassen und das Kassationsgericht als Berufungsgericht bzw. Beschwerdeinstanz einzusetzen.

Mit der Einführung der Schweizerischen Prozessgesetze bleibt dem Kassationsgericht kein Tätigkeitsbereich mehr. Folgende Gründe sind dafür massgebend:

- Die Schweizerischen Prozessgesetze kennen keine Nichtigkeitsbeschwerde nach dem Vorbild des Zürcherischen Rechts.
- Die Schweizerischen Prozessgesetze schliessen einen dreifachen Instanzenzug aus.



## Vorlage

- Die Schweizerische Zivilprozessordnung schliesst bei Streitsachen, die erstinstanzlich von einem oberen kantonalen Gericht behandelt werden, ein kantonales Rechtsmittel aus.
- Die Schweizerische Strafprozessordnung lässt nur ein Berufungsgericht und eine Beschwerdeinstanz zu.

Der Kanton Zürich ist damit gezwungen, das Kassationsgericht abzuschaffen, weshalb der Begriff des Kassationsgerichts aus Art. 74 Abs. 2 der Kantonsverfassung zu streichen ist. Zudem schliessen die Schweizerischen Prozessgesetze einen dreifachen Instanzenzug in Zivil- und Strafsachen aus, womit Art. 76 Abs. 3 der Kantonsverfassung, der dies zulässt, bundesrechtswidrig und aufzuheben ist.

### Ausnahme vom zweistufigen Instanzenzug

Im Zusammenhang mit dem Grundsatz des doppelten Instanzenzugs ist zu beachten, dass der Bundesgesetzgeber in gewissen Fällen zwingend festlegt, dass eine Streit-sache nur von einer einzigen kantonalen Gerichtsstanz beurteilt wird. Bezeichnet beispielsweise ein Kanton ein Fachgericht für handelsrechtliche Streitigkeiten, so entscheidet dieses als einzige kantonale Instanz. Da das Bundesrecht dem kantonalen Recht vorgeht, kommt die Regelung von Art. 76 Abs. 1 der Kantonsverfassung in diesen Fällen nicht zur Anwendung. Zudem legt der Bundesgesetzgeber für gewisse Streitigkeiten fest, dass die Kantone ein Gericht bezeichnen können, das als einzige Instanz zuständig ist. Dies ist etwa bei Streitigkeiten aus Zusatzversicherungen zur sozialen Krankenversicherung der Fall. Durch eine entsprechende Regelung kann eine Aufteilung des Prozessstoffes auf parallel zu führende, öffentlich-rechtliche und zivilrechtliche Verfahren und damit die Gefahr widersprechender Urteile vermieden werden. Von dieser Möglichkeit wird im Gesetz über die Gerichts- und Behördenorganisation Gebrauch gemacht und die entsprechenden Streitigkeiten werden dem Sozialversicherungsgericht als einziger Instanz zugewiesen. Da diese Regelung aber den in der Kantonsverfassung für Zivilverfahren zwingend vor-

### Verfassung des Kantons Zürich

(Änderung vom 10. Mai 2010; Anpassung an die neuen Prozessgesetze des Bundes)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2009 und in den geänderten Antrag der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit vom 18. März 2010,

*beschliesst:*

I. Die Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005 wird wie folgt geändert:

**Art. 74** Abs. 1 unverändert.

<sup>2</sup> Die obersten kantonalen Gerichte sind das Obergericht, das Verwaltungsgericht und das Sozialversicherungsgericht.

**Art. 76** <sup>1</sup> Für Zivil- und Strafverfahren sieht das Gesetz zwei gerichtliche Instanzen vor. Das Gesetz sieht in begründeten Fällen Ausnahmen vor, wenn das Bundesrecht die Beurteilung durch eine einzige kantonale Instanz zulässt.

Abs. 2 unverändert.

Abs. 3 wird aufgehoben.

II. Diese Verfassungsänderung untersteht dem obligatorischen Referendum.

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:  
Gerhard Fischer

Der Sekretär:  
Bruno Walliser

Grundsätze der Gerichtsorganisation

Zivil- und Strafrechtspflege

gesehenen, zweistufigen Instanzenzug ver- letzt, bedingt sie eine Verfassungsänderung. In Art. 76 Abs. 1 der Kantonsverfassung soll daher die Möglichkeit geschaffen werden, im Gesetz in begründeten Fällen Ausnahmen vom zweistufigen Instanzenzug vorzusehen, wenn das Bundesrecht die Beurteilung durch eine einzige kantonale Instanz zulässt. Diese Formulierung soll es dem Gesetzgeber ermöglichen, immer dann eine Ausnahme vom zweistufigen Instanzenzug vorzusehen, wenn bereits der Bundesgesetzgeber diese Lösung im Grundsatz vorsieht. Zudem müssen besondere Gründe für einen ausnahmsweise einstufigen Instanzenzug sprechen. Da die Ausnahmen vom zweistufigen Instanzenzug auf Gesetzesstufe geregelt werden müssen, unterstehen künftige Abweichungen vom zweistufigen Instanzenzug immer dem fakultativen Referendum.

**Der Kantonsrat hat der Änderung der Verfassung des Kantons Zürich am 10. Mai 2010 mit 164 zu 0 Stimmen zugestimmt.**

**Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Ja**

## 2 Volksinitiative «Schienen für Zürich; Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur»

### Beleuchtender Bericht

(Verfasst vom Regierungsrat)

Bei der Bahnstrecke Zürich–Winterthur handelt es sich um eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Schweiz. Der Bedarf nach mehr Kapazität ist unbestritten. Allerdings ist es Aufgabe des Bundes, den Ausbau nationaler Verkehrsachsen zu finanzieren. Die Volksinitiative «Schienen für Zürich» verlangt, dass der Kanton Zürich mit einem Rahmenkredit von 520 Mio. Franken auf eigene Kosten die Bahnstrecke Hürlistein–Effretikon–Winterthur auf durchgehend vier Gleise ausbaut. Der Ausbau soll gleichzeitig mit der Eröffnung der Durchmesserlinie 2015 fertiggestellt werden. Dieser Zeitplan ist einerseits nicht realistisch. Andererseits investiert der Bund zur Behebung der heutigen Kapazitätsengpässe bis 2018 bereits 435 Mio. Franken in diese Strecke. Zusammen mit den Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wird sich daher die Situation für die Fahrgäste zwischen Zürich und Winterthur ab 2018 – auch ohne Annahme der Volksinitiative – spürbar verbessern. Ein zukunftsgerichteter Ausbau ist deshalb erst nach diesem Zeitpunkt nötig, wobei Kantonsrat und Regierungsrat dafür den Brüttenertunnel bevorzugen. Sie lehnen aus diesen Gründen die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag ab.

#### Ziel der Volksinitiative

Die Volksinitiative wurde am 23. Oktober 2008 eingereicht. Sie verlangt einen kantonalen Rahmenkredit von 520 Mio. Franken für den Ausbau der Bahnstrecke Hürlistein–Effretikon–Winterthur von heute zwei bzw. drei Gleisen auf durchgehend vier Gleise. Zusammen mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich sollen damit die Kapazitätsengpässe auf der Strecke Zürich–Winterthur behoben werden. Der Ausbau soll grundsätzlich durch den Kanton Zürich finanziert werden, wobei sich der Rahmenkredit um die Höhe allfälliger Bundesbeiträge vermindern kann. Der Betrag soll als Staatsbeitrag des Kantons Zürich an die SBB ausgerichtet werden. Die Inbetriebnahme der ausgebauten Strecke soll gleichzeitig mit der Eröffnung der Durchmesserlinie 2015 erfolgen. Die Initiantinnen und Initianten begründen einen Rahmenkredit des Kantons Zürich damit, dass der Ausbau auch dem S-Bahn-Verkehr diene. Allerdings beschränkt sich die Initiative nicht auf eine Vorfinanzierung. Sie sieht vielmehr eine Vollfinanzierung oder zumindest eine Mitfinanzierung durch den Kanton Zürich vor.

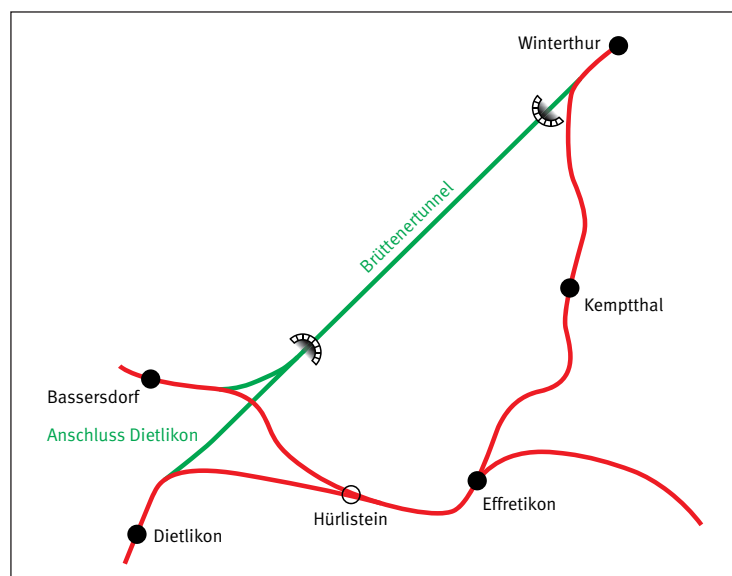
#### Ausbau der nationalen Ost-West-Achse ist Bundessache

Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten nach mehr Sitzplätzen in der S-Bahn ist grundsätzlich berechtigt. Allerdings ist der Ausbau der nationalen Ost-West-Achse und damit der Bahnstrecke Winterthur–Zürich

Aufgabe des Bundes. Dies wird auch vom Bund anerkannt. Insgesamt hat dieser bereits Investitionen in der Höhe von 435 Mio. Franken zwischen Zürich und Winterthur beschlossen, die bis 2018 umgesetzt werden. Darüber hinaus beabsichtigt der Bund, die stark belastete Bahnstrecke im Rahmen der Vorlage Bahn 2030 weiter auszubauen. Dabei steht neben dem weiteren oberirdischen Ausbau auch der Bau des Brüttenertunnels zur Diskussion. Mit der Annahme der Initiative würde der Kanton Zürich folglich einen Ausbau finanzieren, der auch vom Bund grundsätzlich als Bundesaufgabe eingestuft wird.

#### Forderung nach mehr Sitzplätzen ab 2018 bereits weitgehend erfüllt

Zusammen mit den kantonalen Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn, die zeitlich auf die Bundesprojekte und die Durchmesserlinie abgestimmt sind, wird bis etwa 2018 die Leistungsfähigkeit der Strecke Zürich–Winterthur und des Bahnhofs Winterthur deutlich gesteigert. So können die Kundinnen und Kunden ab 2018 während des ganzen Tages vom Viertelstundentakt der S11/S12 und der stark beschleunigten S8 profitieren. Zusammen mit dem Fernverkehr werden zwischen Zürich und Winterthur pro Stunde und Richtung 16 Züge verkehren, in den Hauptverkehrszeiten bis zu 19. Dies bedeutet etwa alle drei bis vier Minuten eine Abfahrt und entspricht den



Kantonsrat und Regierungsrat bevorzugen den Brüttenertunnel.





Der stark frequentierte Bahnhof Effretikon.

Verhältnissen im innerstädtischen Verkehr in Zürich oder in Winterthur. Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten nach mehr Sitzplätzen wird also weitgehend erfüllt. Allerdings wird nicht die gesamte Strecke auf vier Spuren ausgebaut, wie dies die Initiative verlangt. Zwischen Effretikon und Tössmühle (2,5 km vor Winterthur) bleibt ein zweigleisiger Streckenabschnitt bestehen. Dieser zusätzliche Ausbau würde nach Abzug der bereits beschlossenen Investitionen im Raum Effretikon und Winterthur 300 Mio. Franken kosten. Er ist jedoch für den Fahrplan 2018 nicht nötig.

### Hohe Projektrisiken

Der oberirdische Ausbau entlang der bestehenden Strecke über Effretikon und die Tössmühle ist mit hohen Projektrisiken behaftet. Dies gilt insbesondere für das Baubewilligungsverfahren, das auf grossen Widerstand stossen könnte. Die bestehende Strecke führt mitten durch die Stadt Effretikon und damit durch dicht besiedeltes Gebiet. Sie wird sowohl vom Personenverkehr als auch vom Güterverkehr benutzt. Ein Ausbau dieser Strecke auf vier Spuren würde die Kapazitäten für Zugsdurchfahrten um rund 80% erhöhen. Die damit verbundenen Nebenwirkungen, wie die erhebliche Lärmzunahme,

bergen ein hohes Einspracherisiko, das die Genehmigungsfähigkeit des Projekts mindert. Eine rasche Umsetzung der Initiative bis 2015 ist daher nicht realistisch. Unter Berücksichtigung dieser Projektrisiken wäre eine Inbetriebnahme einer durchgehenden Vierspurstrecke frühestens 2020 möglich.

### Regierungsrat und Kantonsrat bevorzugen Tunnellösung

Das Fahrgastaufkommen zwischen Zürich und Winterthur wird auch nach 2018 weiter wachsen. Mehr Kapazität wird bis etwa 2030 nötig sein. Dafür ist die bestehende Bahnlinie, die vor über 150 Jahren eröffnet wurde, aus heutiger Sicht kaum noch geeignet. Sie hat zahlreiche Kurven, welche die Höchstgeschwindigkeit beschränken, und sie führt bei Effretikon durch dicht besiedeltes Gebiet. Ein Ausbauprojekt auf einer der meistbelasteten Strecken der Schweiz muss zukunftsgerichtet sein, damit schnellere, direktere und siedlungsschonendere Verbindungen ermöglicht werden. Der Brüttenertunnel bietet eine solche zukunftsgerichtete Lösung. Er wurde bereits 1987 in einer eidgenössischen Volksabstimmung gutgeheissen. Vier Jahre später lag ein baureifes Projekt vor, das allerdings der vom Bund vorgenommenen Etappierung von Bahn 2000 zum Opfer

## Zusammenfassung

Folgende Gründe sprechen für ein Nein zur Initiative:

1. Den Ausbau der Bahnstrecke Zürich–Winterthur muss grundsätzlich der Bund finanzieren. Die Initiative würde den Bund von dieser Pflicht entlasten.
2. Der Kanton Zürich wird zur Vor- oder Mitfinanzierung gezwungen, selbst wenn der Bund nachträglich einen Teil zurückerstattet.
3. Der Bund anerkennt seine Pflicht, den Ausbau der nationalen Verkehrsachse Zürich–Winterthur zu finanzieren: Er hat bereits 435 Mio. Franken für den Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur gesprochen und prüft weitere Investitionen in der Vorlage Bahn 2030.
4. Bis 2018 werden die zeitlich dringlichen Ausbauten durch Bundesprojekte und die 4. Teilergänzungen verwirklicht. In diesem Umfang werden die Anliegen der Initiative bereits erfüllt.
5. Der verbleibende Ausbau des Streckenabschnittes Effretikon–Tössmühle auf vier Gleise ist für den Fahrplan 2018 nicht notwendig. Weiter gehende Ausbauten können auch später noch erfolgen.
6. Die Umsetzung der Initiative ist wegen der notwendigen Baubewilligungen mit hohen Projektrisiken behaftet.
7. Die Annahme der Initiative wäre ein Variantenentscheid für den oberirdischen Ausbau. Der spätere Bau des Brüttenertunnels würde damit verhindert.

fiel. Im Rahmen der Vorlage Bahn 2030 wird der Brüttenertunnel erneut vom Bund geprüft. Der Kantonsrat und der Regierungsrat bevorzugen den Bau des Brüttenertunnels. Mit der Annahme der Initiative und dem Ausbau auf durchgehend vier Gleise würde ein Variantenentscheid zugunsten der oberirdischen Strecke über Effretikon gefällt. Damit würde eine zukunftsgerichtete Lösung mit dem Brüttenertunnel faktisch verhindert.

**Der Kantonsrat und der Regierungsrat beantragen den Stimmberechtigten, die Volksinitiative «Schienen für Zürich; Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur» ohne Gegenvorschlag abzulehnen.**

## 2 Volksinitiative «Schienen für Zürich; Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur»

### Meinung der Minderheit des Kantonsrates

(Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates)

Eine Minderheit des Kantonsrates stimmt der Volksinitiative «Schienen für Zürich» aus den folgenden Gründen zu:

#### **Ausbau zwischen Zürich und Winterthur kann nicht warten**

Zwischen Zürich und Winterthur liegt einer der grössten Engpässe nicht nur im kantonalen, sondern im gesamten Schweizer Eisenbahnnetz. Viele der täglich 100 000 Fahrgäste finden – zumindest am Morgen und in der zweiten Klasse – keinen Sitzplatz in der S-Bahn. Nur eine rasche Erweiterung der Strecke Zürich–Winterthur um zwei zusätzliche Geleise erlaubt es, den Güter- und Personenverkehr sowie den Regional- und den europäischen Hochgeschwindigkeits-Bahnverkehr zu entflechten und so die notwendigen zusätzlichen Kapazitäten zu schaffen. Die Ausbauten bei Kloten, zwischen Bassersdorf/Dietlikon und Effretikon, Tössmühle und Winterthur sowie am Kopf des HB Winterthur sind vom Bund rechtskräftig beschlossen. Die Initiative sichert ihre rechtzeitige

Realisierung, indem der Kanton Zürich falls nötig 220 Mio. Fr. vorschiesst. Das eigentliche Nadelöhr ist aber die Teilstrecke zwischen Effretikon und Winterthur «Tössmühle». Hier ist ein Kapazitätsausbau ebenfalls dringlich und allseits unbestritten. Gegenüber der Wunschvariante eines «Brüttener Tunnels» zwischen Winterthur-Töss und Bassersdorf wird aber vom Bundesamt für Verkehr der oberirdische Ausbau von zwei auf vier Spuren empfohlen.

Es geht nun darum, den Engpass auf der wichtigsten Verkehrsader des Kantons Zürich möglichst in den nächsten zehn Jahren zu beheben, nicht erst in zwanzig oder dreissig Jahren. Falls der Bund die dafür notwendigen 300 Mio. Fr. nicht bewilligen sollte, rechtfertigt der grosse Nutzen des Ausbaus eine Finanzierung durch den Kanton Zürich.

#### **Der Brüttener Tunnel: eine Utopie**

Der Brüttener Tunnel ist eine Vision jenseits jeder finanzpolitischen Realität. Obwohl er im Zürcher Richtplan erste Priorität hat,

wurde er im März 2010 aus dem Entwurf zum Programm «Bahn 2030» des Bundes herausgestrichen.

Tunnelbauten sind erfahrungsgemäss teurer als ein oberirdischer Ausbau entlang der bestehenden Strecke. Es wäre mit Mehrkosten von gegen einer Milliarde Franken zu rechnen; nach den Finanzierungsregeln des Bundes hätte der Kanton Zürich die Mehrkosten gegenüber der vom Bund bevorzugten Variante selbst zu bezahlen. Selbst wenn der Brüttener Tunnel im Rahmen von «Bahn 2030» doch noch beschlossen würde, wären somit seine Finanzierung und damit die Realisierung durch den Bund weiterhin unklar.

Mit Blick auf den schwerwiegenden Kapazitätsengpass können wir es uns nicht leisten, von einer unsicheren Variante Brüttener Tunnel zu träumen. Wir müssen heute auf die sichere, vom Bund bevorzugte Variante, den oberirdischen Ausbau auf vier Spuren, setzen, der in absehbarer Zeit realisierbar ist.



## Meinung des Initiativkomitees

### **Bahnausbau Zürich–Winterthur: lieber heute als morgen**

Die Stimmbevölkerung, also die Bahnkundinnen und Bahnkunden, entscheidet wie schon bei der Durchmesserlinie im Hauptbahnhof Zürich und bei der Stadtbahn Glattal einmal mehr, ob sie mehr Sitzplätze, mehr Züge und folglich auch mehr Gleise für die Zürcher S-Bahn will. Die Zürcher Bevölkerung entscheidet ebenfalls, ob der Bahnausbau zwischen Zürich und Winterthur kostengünstig und durch den Kanton Zürich schnell an die Hand genommen werden soll, oder ob wir nochmals 20 Jahre auf den umstrittenen Brüttenertunnel warten müssen.

Die Bahnstrecke zwischen Zürich und Winterthur gehört heute zu den am meisten belasteten Linien in der Schweiz. Volle Züge, Kapazitätsengpässe auf den Schienen und Stehplätze für die Pendlerinnen und Pendler sind die Regel. Deshalb hat sich das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf Grund der stetig wachsenden Nachfrage klar für eine Erhöhung der Kapazität, aber auch für einen rea-

listischen und kostenbewussten Bahnausbau ausgesprochen. Zwischen Zürich und Winterthur schlägt das BAV «einen Ausbau entlang der bestehenden Strecke» vor und nicht etwa ein Luxusprojekt, wie es die Politik im Kanton Zürich wünscht, nämlich den Brüttenertunnel für ganze 1,3 Milliarden Franken. Deshalb kommt die vorliegende Volksinitiative in Übereinstimmung mit dem Bund zum Schluss, dass der Bahnausbau dringend nötig ist, dass man aber mit einem zusätzlichen 3. und 4. Gleis auf der bestehenden Strecke zwischen Effretikon und Winterthur den Engpass gut beseitigen kann. Alle Anforderungen an die Entwicklungsmöglichkeiten des Bahnnetzes werden voll auf erfüllt. Mit der Initiative ist auch sicher gestellt, dass der Ausbau rasch erfolgen kann und das nützt Tag für Tag mehr als 100 000 Bahnkundinnen und Bahnkunden im Kanton Zürich. Was wollen wir mehr?

**Mehr Informationen:**  
[www.schienen-fuer-zuerich.ch](http://www.schienen-fuer-zuerich.ch)

### Informationsangebot am Abstimmungssonntag

Das Statistische Amt des Kantons Zürich ([www.wahlen.zh.ch/abstimmungen](http://www.wahlen.zh.ch/abstimmungen)) informiert ab 12 Uhr laufend über die Ergebnisse der Auszählung auf kommunaler und kantonomer Ebene. Im Verlaufe des Nachmittags werden Hochrechnungen publiziert, und nach Vorliegen des Schlussresultats wird gegen Abend eine Abstimmungsanalyse veröffentlicht.

Das Statistische Amt bietet weiter einen kostenlosen SMS-Dienst mit der aktuellen Übermittlung der Abstimmungsergebnisse an, der abonniert werden kann. ([www.statistik.zh.ch/sms](http://www.statistik.zh.ch/sms))

**Der Kantonsrat hat  
die Volksinitiative  
«Schienen für Zürich;  
Rahmenkredit für den  
Ausbau der Bahnlinie  
Zürich–Winterthur»  
am 29. März 2010 mit  
120 Nein- zu 54 Ja-  
Stimmen abgelehnt.**

**Kantonsrat und  
Regierungsrat  
empfehlen: Nein**

## 2 Volksinitiative «Schienen für Zürich; Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur»

### Vorlage

Titel und Text der Volksinitiative lauten:

#### **Kantonale Volksinitiative Schienen für Zürich: Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur**

Für den Ausbau des Bahnkorridors Zürich–Winterthur zwischen Hürlistein (Effretikon) und Winterthur auf durchgehend vier Gleise wird ein Rahmenkredit von 520 Mio. Franken als Staatsbeitrag an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bewilligt.

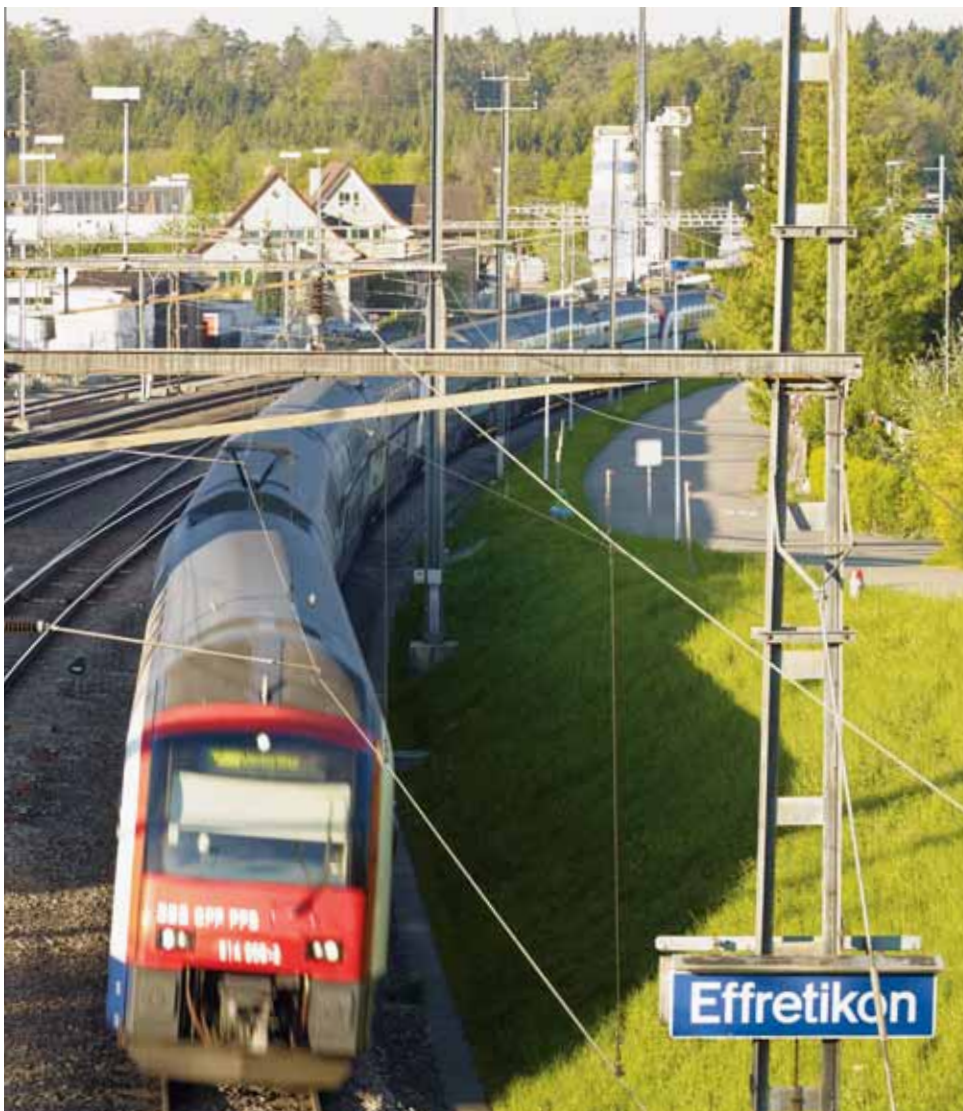
Dieser Ausbau soll zeitgleich mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich fertig gestellt sein.

Der Rahmenkredit vermindert sich um die Beiträge des Bundes.

Der Rahmenkredit erhöht oder vermindert sich um die Kosten, welche durch eine allfällige Bauteuerung oder Bauverbilligung zwischen der Einreichung der Initiative und der Fertigstellung des Projekts entstehen.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt: Wollen Sie folgende Vorlagen annehmen?

- 1 **Verfassung des Kantons Zürich (Änderung vom 10. Mai 2010; Anpassung an die neuen Prozessgesetze des Bundes)**
- 2 **Volksinitiative «Schienen für Zürich: Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur»**



#### Impressum

Abstimmungszeitung des Kantons Zürich für die kantonale Volksabstimmung vom 26. September 2010

**Herausgeber:** Regierungsrat des Kantons Zürich

**Redaktion:** Staatskanzlei,  
Neumühlequai 10, 8090 Zürich

**Fotos:** Gary Kammerhuber

**Auflage:** 890 000 Exemplare

#### Internet:

[www.zh.ch](http://www.zh.ch)

[www.amtsblatt.zh.ch](http://www.amtsblatt.zh.ch)

[www.wahlen.zh.ch/abstimmungen/index.php](http://www.wahlen.zh.ch/abstimmungen/index.php)