

3952

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zu den Postulaten**

- a) **KR-Nr. 318/1997 betreffend Kreditvorlage für die neue S-Bahn-Haltestelle «Töss»**
- b) **KR-Nr. 359/1998 betreffend «Winti-Bahn» – Aufbau eines innerstädtischen S-Bahn-Systems für den Raum Winterthur (Einrichten von SBB-Durchmesserlinien und Erstellen neuer S-Bahn-Haltestellen)**
- c) **KR-Nr. 240/2000 betreffend Ausbau der Strecke Winterthur–Bülach auf integralen Halbstundentakt**

(vom 13. März 2002)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 28. September 1998 folgende von Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, am 15. September 1997 eingereichte Motion als Postulat zur Prüfung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine Kreditvorlage zur Erstellung der im kantonalen Verkehrsplan enthaltenen neuen S-Bahn-Haltestelle «Töss» an der SBB-Linie Winterthur–Zürich zu unterbreiten. Die Finanzierung soll über § 30 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (Verkehrsfonds) erfolgen.

Mit Beschluss vom 10. September 2001 hat der Kantonsrat die Frist zur Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 318/1997 bis zum 18. April 2002 verlängert.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 19. April 1999 folgendes von Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, am 28. September 1998 eingereichte Postulat zur Prüfung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht, in Zusammenarbeit mit den SBB und der Stadt Winterthur zu prüfen, wie im Raum Winterthur die verschiedenen SBB-Linien, welche im Hauptbahnhof stumpf enden, zu Durchmesserlinien verknüpft und zu einem S-Bahn-System mit innerstädtischer Funktion aufgewertet werden können.

Insbesondere ist der Bau neuer Haltestellen (beispielsweise Oberseen/Felsenhof, Hegi, Technorama, Stadtrainbrücke, Veltheim, Töss Försterhaus usw.) einzubeziehen, welche mit den künftigen Durchmesserlinien interessante innerstädtische Schnellverbindungen anbieten können.

Darüber hinaus soll auf diesen Linien der Einsatz situationsgerechten Rollmaterials wie Leichttriebwagen oder Stadtbahnwagen geprüft werden.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 26. Februar 2001 folgendes von den Kantonsräten Kurt Schreiber, Wädenswil, und Hans Peter Frei, Embrach, am 10. Juli 2000 eingereichte Postulat zur Prüfung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit der SBB und dem ZVV die Möglichkeit der Einführung des Halbstundentaktes auf der S41 Winterthur–Bülach zu prüfen.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

### **1. Einleitung**

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat im Jahr 2000 mit der «S-Bahn-Vision» aufgezeigt, wie die S-Bahn weiterentwickelt werden soll und welche Ausbauschritte geplant sind. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass die Zweckmässigkeit eines eigenen S-Bahn-Systems im Raum Winterthur in einem separaten Projekt untersucht wird. Die entsprechenden Arbeiten wurden im Rahmen der Studie «Winti-Thur-Bahn» unter Leitung des ZVV und in enger Zusammenarbeit mit der SBB AG und der Stadt Winterthur durchgeführt, wobei auch die Vertreter der Nachbarkantone St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen, der betroffenen Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) und der Regionalplanungsgruppen ihre Bedürfnisse einbringen konnten.

In Anlehnung an die Leitidee der S-Bahn-Vision strebt auch die «Winti-Thur-Bahn» kurze Reisezeiten für alle Bewohnerinnen und Bewohner im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich an. Bei der Umsetzung der «Winti-Thur-Bahn» stehen Direktverbindungen sowie Verdichtungen zum Halbstundentakt im Vordergrund. Dazu sollen in erster Linie verschiedene S-Bahn-Linien über Winterthur hinaus verlängert werden, um die Bahnkorridore Richtung Wil, Frauenfeld,

Stein am Rhein, Schaffhausen, aber auch Richtung Bülach besser in das Zürcher S-Bahn-System einzubinden. Zudem wurde geprüft, wie die Erschliessungsqualität von Winterthur durch neue S-Bahn-Haltestellen und Durchmesserlinien verbessert werden könnte.

## **2. Der Markt**

Der Raum Winterthur zählt heute rund 430 000 Einwohnerinnen und Einwohner und verfügt über 180 000 Arbeitsplätze. Die Pendlerinnen und Pendler aus den Regionen Wil, Thurtal und Schaffhausen in Richtung Winterthur–Zürich verteilen sich wie folgt:

- 50% arbeiten in der Stadt Winterthur,
- 30% arbeiten in der Stadt Zürich,
- 20% arbeiten im Glattal und in Zürich Nord.

Von den Pendlerinnen und Pendlern in die Stadt Winterthur benutzen die Hälfte den öffentlichen Verkehr, in die Stadt Zürich sind es sogar mehr als zwei Drittel. Demgegenüber sind nach Zürich Nord nur rund ein Fünftel aller Pendlerinnen und Pendler mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Diese Anteile sind ein Abbild des bestehenden Verkehrsangebots. Die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr ist für die Stadt Zürich ausgezeichnet, für den Raum Winterthur gut, aber noch nicht optimal, und für Zürich Nord ungenügend.

In Zukunft wird die Wohnbevölkerung der an der Peripherie des Wirtschaftsraumes Zürich liegenden Regionen stark wachsen. Ein überdurchschnittliches Wachstum wird für den Raum Wil SG, das Thurtal und den Korridor Weinland–Schaffhausen prognostiziert. Der Verkehr aus diesen Regionen in die Städte Zürich und Winterthur sowie in die Arbeitsplatzregionen Glattal und Limmattal wird erheblich zunehmen. Der öffentliche Verkehr soll den grössten Teil dieses zusätzlichen Bedarfs abdecken. Zum einen, weil er wirtschaftlich und umweltfreundlich ist, zum andern, weil das Strassennetz sowohl im Raum Winterthur als auch Richtung Zürich an seine Kapazitätsgrenzen stösst und die Zahl der Parkplätze in den Zentren beschränkt ist.

## **3. Die Vision**

Das Jahr 2012 ist das Stichjahr für das Projekt «Winti-Thur-Bahn». Auf diesen Zeitpunkt soll in Zürich der zweite Durchgangsbahnhof in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig soll der Viertelstundentakt der schnellen S-Bahnen (S11 und S12) zwischen Zürich und Winter-

thur verwirklicht werden. Dies setzt einen Ausbau der Strecke Flughafen–Winterthur voraus (vgl. Vorlage 3817 betreffend Durchgangsbahnhof, Ziffer 5. a: «Raum Effretikon»).

Die S8 und die S12 sollen Wil und Frauenfeld direkt mit Zürich verbinden und die heutigen Regionalzüge der S30 bzw. S35 ersetzen. Da es sich um Verlängerungen von zwei verschiedenen S-Bahn-Linien handelt, ergibt sich kein exakter Halbstundentakt, sondern nach heutigem Planungsstand ein 20/40-Minuten-Gefüge. Richtung Stadelhofen sind Reisezeitverkürzungen von 5 Minuten, Richtung Zürich Nord bis 20 Minuten möglich.

Für Seuzach und Seen entstehen mit der neuen S11 schnelle Verbindungen über Oerlikon nach Zürich HB. Damit werden die Anschlüsse an den Fernverkehr in Zürich HB um 15 Minuten verkürzt. Die Verbindungen nach Zürich Stadelhofen sind nur durch Umsteigen möglich, allerdings mit kurzen Anschlusszeiten.

Die S16 wird mit der S33 verknüpft. Für alle Bahnhöfe an der Strecke Winterthur–Schaffhausen entstehen damit Direktverbindungen zum Flughafen und nach Zürich Nord. Voraussetzung ist eine Fahrzeitverkürzung zwischen Flughafen und Winterthur von etwa 4 Minuten, was den bereits erwähnten Streckenausbau bedingt. In Ergänzung zum Halbstundentakt der S-Bahn im Weinland soll für Schaffhausen im Fernverkehr eine schnelle und direkte Verbindung nach Winterthur, Flughafen und Zürich geschaffen werden.

Insgesamt werden somit in Winterthur zur bestehenden S12 drei zusätzliche Durchmesserlinien verwirklicht (S8, S11 und S16).

Auf der Strecke Winterthur–Bülach (S41) ist eine Angebotsverdichtung vom heutigen Stundentakt zu einem Halbstundentakt ohne Ausbau der Infrastruktur möglich. Für eine Weiterführung der Züge über den Bahnhof Winterthur hinaus gibt es aber keine sinnvollen Lösungen.

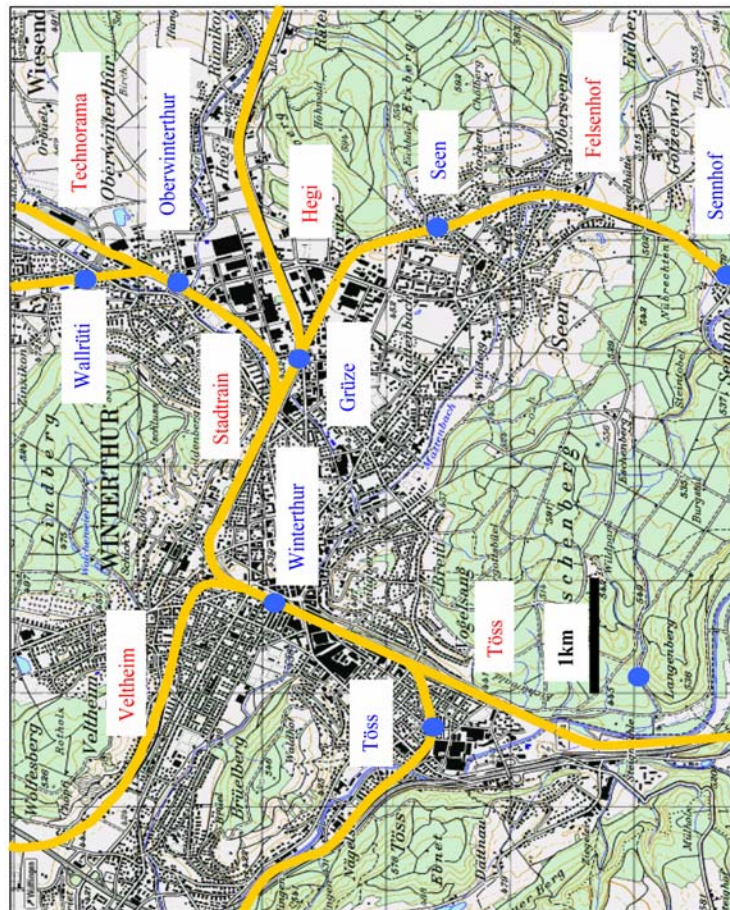
Für die Strecke Winterthur–Stein am Rhein wäre eine Angebotsverdichtung vom heutigen Stundentakt zu einem Halbstundentakt denkbar. Allerdings müssten im Bereich Oberwinterthur–Winterthur zusätzliche Streckenkapazitäten geschaffen werden. Sodann könnten Verdichtungen auf dieser Strecke nur dann wirtschaftlich sein, wenn eine bahnfremde Siedlungsentwicklung einsetzt und damit wesentlich mehr Kunden den öffentlichen Verkehr benutzen als heute. Seit 1990 wird das Bahnangebot im Stammertal durch Busangebote so ergänzt, dass sich pro Stunde zwei Verbindungen nach Winterthur ergeben.



#### 4. Haltestellen in der Stadt Winterthur

Im Zusammenhang mit einer besseren Erschliessung der Stadt Winterthur wurden auch sechs Standorte für neue Haltestellen überprüft.

#### Überprüfte Haltestellen in Winterthur



### **Hegi**

Die Haltestelle Hegi würde 1,5 Kilometer östlich der Haltestelle Grüze an der Strecke Winterthur–Wil liegen. In ihrem Einzugsgebiet soll ein neuer Stadtteil entstehen, mit mittelfristig 1600 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 1250 zusätzlichen Arbeitsplätzen.

Das nähere Einzugsgebiet wird heute durch Busse nicht bzw. nur am Rande erschlossen. Durch eine restriktive Parkplatzpolitik soll eine hohe öV-Nutzung angestrebt werden. Ziel ist, im Pendlerverkehr einen Modal Split von 80% zu erreichen.

Die neue Haltestelle soll mit zwei Aussenperrons, Veloabstellplätzen und einer Vorfahrt für Personenwagen ausgestaltet werden. Im Bereich der Haltestelle müssten bahntechnische Anlagen angepasst werden (Fahrleitung, Kabel). Die Stadt Winterthur sorgt für eine gute Zugänglichkeit sowie für städtebauliche Ausgestaltung.

### **Oberseen/Felsenhof**

Die Haltestelle Oberseen/Felsenhof ist im kantonalen Richtplan vorgesehen und käme auf der Strecke Winterthur–Bauma einen Kilometer südlich des Bahnhofs Seen zu liegen. Sie würde 3700 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 300 Arbeitsplätze erschliessen. Das Wachstumspotential wird auf 500 zusätzliche Einwohner und 150 zusätzliche Arbeitsplätze geschätzt. Im benachbarten Gebiet Gotzenwil-Weierhöhe besteht in der Reservezone ein zusätzliches Potenzial für 900 Einwohnerinnen und Einwohner. Die entsprechende Einzonung wurde aber im Sommer 2001 in einer Volksabstimmung abgelehnt.

Das Gebiet wird heute durch die Trolleybuslinie 6 sehr gut erschlossen. In Hauptverkehrszeiten verkehren acht Busse pro Stunde und Richtung. Ein neues Bahnangebot würde dieses Busangebot konkurrenzieren.

Falls die neue Haltestelle lediglich durch die S26 (tagsüber halbstündlich Winterthur–Bauma) bedient würde, könnte mit einem einfachen Aussenperron eine kostengünstige Lösung verwirklicht werden. Sollte jedoch mit einer Verlängerung der S12 stündlich eine direkte Verbindung nach Zürich geschaffen werden, wäre eine zweigleisige Anlage mit zwei Aussenperrons notwendig.

### **Stadtrainbrücke**

Die Haltestelle Stadtrainbrücke würde an der Strecke Winterthur–Frauenfeld liegen, 250 Meter entfernt von der Haltestelle Winterthur Grüze. Das Einzugsgebiet weist 4500 Einwohnerinnen und Einwohner und 5600 Arbeitsplätze auf. Das zusätzliche Entwicklungspotential ist mit 400 Arbeitsplätzen gering.

Das Gebiet Stadtrainbrücke ist heute schon vollständig durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und wird durch die Trolleybuslinie 1 im 7,5-Minuten-Takt, in Hauptverkehrszeiten im 5-Minuten-Takt bedient. Für eine bessere Erschliessung der Stadt Winterthur ist diese Haltestelle nicht notwendig.

Es wurde aber untersucht, ob mit einer solchen Haltestelle ein direktes Umsteigen aus Richtung Frauenfeld oder von Stein am Rhein–Seuzach zur Haltestelle Grüze auf Züge in Richtung Wil oder Seen–Bauma ermöglicht werden könnte. Dabei wurde festgestellt, dass das S-Bahn-Angebot nicht auf derartige Anschlüsse ausgerichtet werden kann. Somit kann keine hohe Umsteigequalität erreicht werden, und es wäre in der Regel mit grossen Wartezeiten zu rechnen, zumal die Züge lediglich halbstündlich oder stündlich verkehren. Für den zunehmenden Verkehr in Richtung Frauenfeld und zur Depot- und Unterhaltsanlage in Oberwinterthur müsste ein drittes Gleis freigehalten werden. Die dafür notwendige Gleisspreizung würde sich vertuernd auswirken.

### **Technorama**

Das Technorama liegt an der Strecke Winterthur–Frauenfeld. Eine Haltestelle könnte das Ausstellungsgelände direkt erschliessen.

Das Einzugsgebiet mit je 500 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitsplätzen wird bereits durch die Haltestellen Wallrüti und Oberwinterthur sowie durch verschiedene Buslinien vollständig erschlossen. Die Haltestelle würde somit in erster Linie der direkten Erschliessung des Technoramas dienen.

Die bauliche Machbarkeit wird durch eine in diesem Bereich geplante Zubringerstrasse eingeschränkt. Mit zwei einfachen Aussenperons könnte die Haltestelle jedoch kostengünstig gestaltet werden.



### **Veltheim**

Eine Haltestelle Veltheim käme an der Strecke Winterthur–Schaffhausen im Bereich Knorrenweg zu liegen. Das Gebiet Veltheim wird durch die Trolleybuslinie 2 im 7,5-Minuten-Takt, in Hauptverkehrszeiten im 5-Minuten-Takt erschlossen und hat heute schon eine sehr hohe Angebotsqualität.

Die einspurige Strecke würde lediglich eine Haltekante benötigen. Der Bau der eigentlichen Haltestelle wäre damit vergleichsweise einfach zu verwirklichen. Ab 2004 ist aber auf dieser Linie eine Angebotsverdichtung auf zwei Züge pro Stunde vorgesehen. Für die Kreuzung der Züge wird zwischen Hettlingen und Henggart eine Doppelspur erstellt. Eine zweite Kreuzung findet bei Marthalen statt. Mit einem zusätzlichen Halt im Raum der Stadt Winterthur würden sich die Kreuzungsbereiche verschieben. Es müssten deshalb zwei zusätzliche Doppelspurbereiche geschaffen werden, was bedeutende Folgekosten nach sich ziehen würde. Die Züge wenden in Winterthur, sodass in absehbarer Zeit keine direkte Verbindung Richtung Zürich möglich ist.

### **Töss (Försterhaus)**

Im kantonalen Richtplan ist eine Haltestelle an der Strecke Winterthur–Zürich im Bereich Auwiesenstrasse aufgeführt. In ihrem Einzugsbereich ist weder bei der Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner (heute 3100 Personen) noch bei den Arbeitsplätzen (heute 2400) eine Entwicklung zu erwarten.

Das Einzugsgebiet ist nur nord-westlich der Bahn überbaut. Es wird durch die Trolleybuslinie 1 im 7,5-Minutentakt, in Hauptverkehrszeiten im 5-Minutentakt bedient. Im südlichen Einzugsgebiet befindet sich der Wald des Eschenberg.

Für eine Bedienung der Haltestelle käme lediglich die S7 Winterthur–Kloten–Zürich in Frage. Die S8 verkehrt mit einem zeitlichen Abstand von 3 Minuten zur S7, so dass ein Halt an der Haltestelle Töss nur geringen Nutzen bringen würde. Da die S8 zudem für Verlängerungen nach Wil und Frauenfeld vorgesehen ist, sollte deren Fahrzeit nicht verlängert werden. Die S12 hat die Funktion eines Schnellzuges und kommt deshalb für einen Halt auch nicht in Frage.

Die Haltestelle Töss käme im Bereich des kürzlich erstellten 3. Gleises zu liegen. Für jedes Gleis wäre eine Perronkante vorzusehen. Dazu müssten die bestehenden Gleise gespreizt werden. Zudem ist wegen des erwähnten Ausbaus Winterthur–Flughafen Platz für ein

viertes Gleis vorzusehen. Damit würden sich nicht nur für die Haltestelle hohe Kosten ergeben, sondern auch für die weitläufigen Anpassungsarbeiten.

### Bewertung

Mit Ausnahme der vorgeschlagenen Haltestelle Hegi sind die Einzugsgebiete der untersuchten Haltestellen schon heute vollständig und sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.

Gemäss Untersuchungen der SBB wären alle Haltestellen technisch machbar. Allerdings sind die Folgekosten infolge der Anpassung der Streckengleise und Stellwerke teilweise sehr hoch.

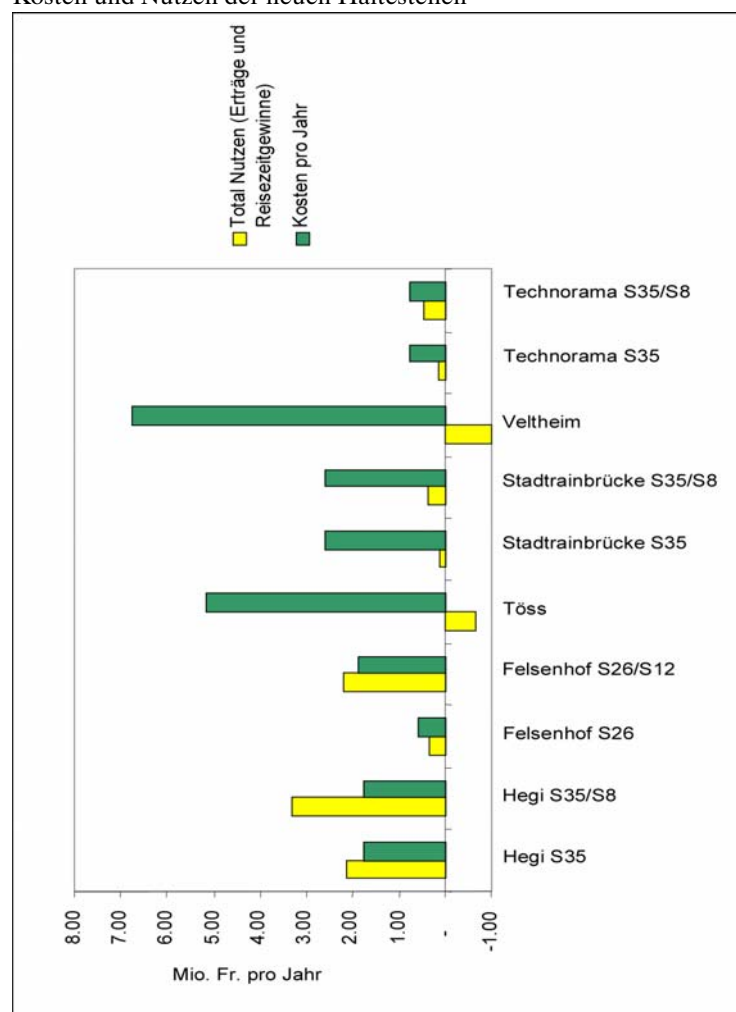
Haltestelle	Erstellungskosten Haltestelle in Mio. Fr. ( $\pm 40\%$ )	Anpassung Strecken und Stellwerke in Mio. Fr. ( $\pm 40\%$ )	Total in Mio. Fr.
Hegi	10	–	10
Oberseen/Felsenhof S26	10	0,5	10,5
Oberseen/Felsenhof zus. S12	20	1	21
Stadtrain	13	12	25
Technorama	5	–	5
Veltheim	10	60	70
Töss (Försterhaus)	25	26	51

Für die Wirtschaftlichkeitsrechnung wurden die zusätzlichen Erträge abgeschätzt. Dabei hat sich gezeigt, dass mit neuen S-Bahn-Haltestellen, die sich in Einzugsbereichen von starken Busangeboten befinden, nur wenige zusätzliche Kundinnen und Kunden gewonnen werden können. Hohe zusätzliche Erträge sind aber dort zu erwarten, wo das Busangebot heute schwach ist und wo zudem Neubaugebiete entwickelt werden können. Dies trifft nur für den Standort Hegi zu.

Für die volkswirtschaftliche Betrachtung wurden die sich durch die neuen Haltestellen ergebenden Reisezeitgewinne ermittelt. Sie werden den Reisezeitverlusten derjenigen Fahrgäste gegenübergestellt, die durch den zusätzlichen Halt der Züge längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen. Durch eine Monetarisierung dieser Grössen werden die Werte vergleichbar. Auch hier weist einzig die Haltestelle Hegi ein positives Verhältnis auf. Die Haltestelle Oberseen/Felsenhof würde dann ein positives Ergebnis erzielen, wenn sie neben der S26 auch noch durch die verlängerte S12 bedient würde und gleichzeitig im Ge-

biet Gotzenwil/Weierhöhe Einzonungen vorgenommen würden. Bei den Haltestellen Töss (Försterhaus) und Veltheim wären die monetarisierten Reisezeitverluste durch den zusätzlichen Halt insgesamt sogar grösser als die Reisezeitgewinne, und beide würden mit 51 Mio. Franken (Töss) bzw. 70 Mio. Franken. hohe Kosten verursachen.

#### Kosten und Nutzen der neuen Haltestellen



In der Gesamtbetrachtung und unter Berücksichtigung der zurzeit eingezonten Baulandreserven weist somit einzig die neue Haltestelle Hegi ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Eine neue Haltestelle Oberseen/Felsenhof wäre bei einer späteren Einzonung im Gebiet Gotzenwil/Weierhöhe (Wohnraum für etwa 900 Menschen) in Betracht zu ziehen und weiter zu optimieren. Die übrigen vier Haltestellen Töss, Stadtrainbrücke, Veltheim und Technorama weisen eine schlechte Wirtschaftlichkeit auf und sind bereits heute gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Sie sind somit nicht weiterzuvorführen.

Die Stadt Winterthur schliesst sich den aufgezeichneten Massnahmen an und beurteilt die Erschliessung im Raum Hegi als vordringlich.

## **5. Realisierungsetappen**

Die verschiedenen Angebotelemente sollen entsprechend der Wirtschaftlichkeit und technischen Machbarkeit schrittweise umgesetzt werden.

Vor dem Jahr 2012 sind jene Elemente der «Winti-Thur-Bahn» umsetzbar, die keine Infrastrukturausbauten zwischen Zürich und Winterthur benötigen. Dazu gehören insbesondere die Verdichtung zum Halbstundentakt nach Bülach (S41), die Verlängerung der S16 nach Schaffhausen sowie halbstündliche Verbindungen nach Stein am Rhein. Auch die in Winterthur im Raum Hegi vorgesehene neue Haltestelle kann unabhängig von anderen Ausbauten erstellt werden.

2004 wird der Halbstundentakt der S33 nach Schaffhausen verwirklicht. Die Kredite für die dafür notwendige Doppelspur zwischen Henggart und Hettlingen sowie für den Ausbau von Dachsen sind bereits bewilligt. Zusätzlich soll die S16 als schnelle S-Bahn-Verbindung von Zürich-Flughafen über Winterthur-Andelfingen nach Schaffhausen verlängert werden, in einer ersten Phase allerdings nur in den Hauptverkehrszeiten. Voraussetzung ist der Ausbau von Andelfingen. Die betriebliche Machbarkeit des Fahrplanes im Korridor Effretikon-Winterthur muss allerdings noch definitiv abgeklärt werden. Einzelne Verdichtungszüge sind auch Richtung Stein am Rhein ohne Ausbauten möglich.

Unabhängig von baulichen Investitionen könnten auf der S30 nach Frauenfeld sowie auf der S35 nach Wil weitere Verdichtungszüge eingeführt werden. Die Verlängerung der S8 nach Frauenfeld bzw. nach Wil kann ebenfalls vor dem Jahr 2012 verwirklicht werden, wird aber gemäss aktuellem Planungsstand die Haltestellen Grüze, Schottikon und Guntershausen voraussichtlich nicht bedienen können. Sie be-

dingt zudem einen Streckenausbau östlich von Winterthur. Auf der durch Fernverkehrszüge, Güterzüge und neue S-Bahnen stark ausgelasteten Strecke soll mit einem separaten Gleis im Raum Elgg das Überholen von Güterzügen ermöglicht werden. Zusätzlich müssen in verschiedenen Stationen die Perronhöhen dem S-Bahn-Niveau angepasst werden. Diese Ausbauten können bis 2008 erfolgen, sofern die Finanzierung sichergestellt werden kann und im Rahmen des Auflageverfahrens keine Verzögerungen auftreten.

Mit den ersten Realisierungsetappen können mittelfristig bedeutende Regionen im Einzugsgebiet der S-Bahn ans Kernsystem angeschlossen werden.

## **6. Infrastrukturkosten und zusätzliche Abgeltungen für den S-Bahn-Betrieb**

### **Investitionen**

Für die Realisierungsetappen im Raum Winterthur sind aus heutiger Sicht Investitionen in die Infrastrukturanlagen in der Grössenordnung von insgesamt etwa 40–65 Mio. Franken notwendig. Der Anteil des Kantons Zürich steht noch nicht fest. Er ist Gegenstand der Kostenteilerverhandlungen zwischen der SBB AG, dem Kanton Zürich und den Nachbarkantonen.

### **Rollmaterial**

Die Verlängerung der S-Bahn-Linien von Zürich über Winterthur hinaus erfordert zusätzliche Doppelstock-Kompositionen, die von der SBB AG beschafft werden.

Auf den Linien nach Stein am Rhein und nach Bülach soll neues einstöckiges und niederfluriges Rollmaterial eingesetzt werden. Die THURBO AG als künftige Betreiberin der Linien S29, S30, S33, S35 und S41 hat die notwendigen Beschaffungen bereits in Auftrag gegeben. Die Inbetriebsetzung erfolgt ab 2003 und ist 2007 abgeschlossen.

### **Abgeltungen**

Die Verbesserungen beim Angebot und die prognostizierte Marktentwicklung lassen Ertragssteigerungen erwarten. Diese vermögen jedoch die Mehrkosten für die Angebotsverdichtungen nicht vollum-

fänglich zu kompensieren. Gegenüber 2001 ist deshalb mit einer Erhöhung der Abgeltung von insgesamt 11 Mio. Franken pro Jahr zu rechnen. Dieser Betrag verteilt sich auf die verschiedenen S-Bahn-Korridore wie folgt:

Korridor		Zusätzliche Abgeltung* in Mio. Fr.
Wil	S8 und S35 stündlich	1,2
Frauenfeld	S8 und S30 stündlich	1,0
Weinland/Schaffhausen	S33 halbstündlich und S16 stündlich	4,9
Bülach	S41 halbstündlich	0,4
Stammertal/Stein am Rhein	S29 halbstündlich ab Seuzach	3,5

\* Preisstand 2001; Genauigkeit +/-30%, da das Kostenteilverhältnis zwischen den Kantonen Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zürich noch offen ist.

## 7. Stellungnahmen der Nachbarkantone und Gemeinden

Die Nachbarkantone sowie die Stadt Winterthur waren im Lenkungsausschuss vertreten und haben die Arbeiten eng begleitet. Sie konnten ihre Anliegen im Rahmen der Erarbeitung der «Winti-Thur-Bahn» einbringen. Die Stadt Winterthur ist insbesondere mit dem Vorgehen betreffend Haltestellen auf ihrem Stadtgebiet einverstanden.

Das Konzept «Winti-Thur-Bahn» wurde im Herbst 2001 in den Regionen im Raum Winterthur im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen präsentiert. Die Gemeinden im Kanton Zürich sind einerseits auf Grund der Kostenverteilerverordnung an der zusätzlichen Abgeltung mit beteiligt. Andererseits profitieren ihre Einwohner vom verbesserten Angebot. Deshalb wurden die betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme eingeladen. Sie unterstützen die Stossrichtung der im Konzept «Winti-Thur-Bahn» vorgesehenen Angebotsentwicklung und drängen auf schnelle Realisierung der Angebotsausbauten. Insbesondere die Verlängerungen der S-Bahn-Linien S8 und S16 werden begrüsst.

Die Gemeinden an der Bahnlinie Winterthur -Stein am Rhein fordern eine baldige Einführung des Halbstundentaktes. Es wird anerkannt, dass ein reiner Halbstundentakt hohe Kosten verursachen würde. Deshalb sollen neue Angebotsvarianten mit Verlängerung der S12 geprüft werden. Zudem soll in der langfristigen Fahrplangestaltung (2012) die Verbindung nach Stadelhofen nicht zu Gunsten einer Verbindung nach Oerlikon aufgegeben werden. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Kapazitätssteigerung zwischen Zürich und Win-

terthur ist deshalb die Linienführung der S12 mit den Regionen abzusprechen.

## **8. Zusammenfassung und Ausblick**

Das Konzept «Winti-Thur-Bahn» legt eine gute Grundlage für die weitere Bearbeitung der Angebotsentwicklung. Auf Grund der allgemein positiven Stellungnahmen werden die planerischen Arbeiten vorangetrieben.

In Winterthur sollen neben der bisherigen S12 drei weitere Durchmesserlinien verwirklicht sowie die neue Haltestelle Hegi gebaut werden. Auf den Bau weiterer Haltestellen auf Stadtgebiet ist vorläufig zu verzichten. Die Haltestelle Töss (Försterhaus) würde insgesamt höhere Reisezeitverluste als Reisezeitgewinne verursachen und weist ausserdem wegen der hohen Kosten von über 50 Mio. Franken ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Auf eine Kreditvorlage wird deshalb verzichtet.

Auf verschiedenen S-Bahn-Linien wird bereits ab 2003 neues, niederfluriges Rollmaterial eingesetzt.

Die Einführung eines Halbstundentaktes auf der Strecke Winterthur–Bülach (S41) ist machbar und kann schon vor 2012 umgesetzt werden.

Die ersten Realisierungsschritte sind nach gegenwärtigem Stand der Planung bereits ab dem Jahr 2007 mit der Verlängerung der S8 alternierend nach Wil und Frauenfeld, einzelnen Zügen der S16 sowie der Inbetriebnahme der Haltestelle Hegi vorgesehen. Für die Angebotserweiterungen sind Infrastrukturausbauten und dementsprechend auch Verhandlungen mit den Nachbarkantonen über den Kostenverteilungsschlüssel nötig. Im Kreditbegehren für die 3. Teilergänzung der S-Bahn Zürich (Ausbauten im Oberland, Knonaueramt und im Furttal) soll mindestens der Kantonsbeitrag für die Haltestelle Hegi enthalten sein.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Postulate KR-Nr. 318/1997, 359/1998 und 240/2000 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Notter	Husi