

**Beschluss des Kantonsrates
über die Einzelinitiative KR-Nr. 108/2021 betreffend
«Für die Bewilligung eines Kredites für einen
Ausbau der Weinländer Bahnlinien Winterthur –
Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein»**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsicht in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 19. April 2023,

beschliesst:

I. Die Einzelinitiative KR-Nr. 108/2021 von Linus Meier, Adlikon, betreffend «Für die Bewilligung eines Kredites für einen Ausbau der Weinländer Bahnlinien Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein» wird abgelehnt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat und Linus Meier, Adlikon.

Der Kantonsrat hat am 30. August 2021 folgende von Linus Meier, Adlikon, am 21. März 2021 eingereichte Einzelinitiative vorläufig unterstützt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Antrag:

Gemäss § 119 Absatz b des kantonalen Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 reiche ich folgende Einzelinitiative ein:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine kreditschaffende Vorlage für den Ausbau der SBB-Linien Winterthur – Andelfingen – Schaffhausen und Winterthur – Seuzach – Stein a. Rhein zu unterbreiten. Die Vorlage sollte mindestens enthalten:

- Ausbauten für einen exakten Halbstundentakt der S12 und S33, mit systematischer halbstündlicher Führung der S12 von Zürich via Winterthur nach Schaffhausen und damit Aufhebung der S33
- Weiterer Ausbau der Linie Schaffhausen – Winterthur auf Doppelspur gemäss Richtplan Kanton Zürich

- Verbindungsschlaufe zwischen den Linien Winterthur – Andelfingen – Schaffhausen und Winterthur – Seuzach – Stein- a. Rh. im Raum nordöstlich von Andelfingen (eine Thurbrücke für beide Linien)
- Einrichtung neuer Haltestellen Waltalingen, Gütighausen/Dätwil, Kleinandelfingen und Winterthur-Veltheim/Wülflingen
- Kurz-Anschluss in Stein a. Rh. auf die Züge der Seelinie Schaffhausen – Kreuzlingen – Romanshorn, resp. durchfahrende Züge von Winterthur Stein a. Rh. nach Steckborn – Kreuzlingen

Begründung:

Die Sperrung der SBB-Linie Winterthur – Seuzach – Stein a. Rh. für den Personenverkehr infolge Überprüfung der Tragfähigkeit der Thurbrücke hat die ungünstige Situation dieser Weinländerlinie aus der Nationalbahnzeit drastisch aufgezeigt.

Mit einer bereits in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts vom damaligen Gemeinderat Andelfingen angeregten Verbindungsschlaufe zwischen Andelfingen und Ossingen wäre eine solche drastische Massnahme nicht nötig gewesen. Die Züge hätten über die Andelfinger Thurbrücke fahren können. Diese Brücke ist offenbar in einem besseren Zustand als die Ossinger Thurbrücke, obwohl sie einiges älter ist als diese.

Die längere Sperrung der Linie im Bereich der Thurbrücke soll zum Anlass genommen werden, die Situation der beiden zum Teil fast parallel verlaufenden SBB-Strecken generell zu überprüfen.

Der Zürcher Regierungsrat setzte sich letztmals im Zusammenhang mit dem Postulat KR-NR. 411/1987 des damaligen Winterthurer Kantonsrates Dr. Martin Forster und einer entsprechenden Antwort (Vorlage 2885 vom 20. Januar 1988) in den Jahren 1987/88 mit einem möglichen Lückenschluss zwischen den beiden Linien im Bereich Andelfingen – Ossingen auseinander.

Die Verbindung wurde sowohl von den SBB als auch vom Kanton als machbar und gerechtfertigt beurteilt. Trotzdem passierte nichts. Es ist sicher angebracht, das Thema nach 30 Jahren wieder aufzugreifen.

Es ist abzusehen, dass ein angedachter Lückenschluss zwischen den beiden Weinländer Linien im Raum östlich von Andelfingen grössere bauliche Massnahmen an beiden Linien verursachen werden. Deshalb sind auch die hinlänglich bekannten Unzulänglichkeiten der beiden Linien zu untersuchen, die da sind

- «Hinketakt» der beiden S-Bahn Linien 11 und 33
- Lediglich stündliche umsteigefreie Direktverbindungen von der Schaffhauser-Linie nach Zürich – Limmattal, d. h. lediglich Stundentakt vom Weinland nach Zürich und ins Zürcher Oberland (umsteigen in Stettbach)

- 15-minütige Umsteigezeit in Stein a. Rh. durch die Drehung der See-
linienzüge um eine Viertelstunde
- ungenügende Erschliessung von wichtigen Winterthurer Stadtteilen
(VeItheim-Wülflingen) und von bahnnahe Ortschaften wie z. B. Wal-
talingen infolge Fehlens von günstig liegenden Haltestellen

Mit geeigneten Verbindungslinien zwischen den beiden Weinländer-
Linien kann die Bahnlandschaft massiv verbessert werden. Der Stamm-
heimer Zipfel und Ossingen erhalten Direktanschlüsse mit dem Bezirks-
hauptort Andelfingen.

Im nationalen Ausbauprogramm für den Ausbau der Bahninfrastruk-
tur (STEP 2035) sind für die Linien Winterthur – Schaffhausen und Win-
terthur – Stein a. Rh. nur marginale Beträge eingesetzt.

Gemäss einer Antwort des Bundesamtes für Verkehr sind im Raum
Winterthur bis 2035 folgende Beträge eingesetzt:

Die aktuelle Planung über die Aufteilung des Botschaftswertes lautet:

a. 08. Zürich – Winterthur – Stein am Rhein und Tösstal: Kapazitätsausbau und Beschleunigung	23941.1
a. 08.01 Opfikon Riet – Kloten: Doppelspurausbau einschliesslich 2. Perron- kante Kloten Balsberg	46.5
a. 08.02 Brüttenertunnel inkl. Winterthur Vorbahnhof und Entflechtungs- bauwerke	2304.2
a. 08.03 Turbenthal: Kreuzungsstation	16.2
a. 08.04 Seuzach: Wendegleis	11.5
a. 08.05 Ossingen: Kreuzungsstation	7.9
a. 08.06 Stein am Rhein: Wendegleis	7.9

Bei der Planung ist die kurz- oder mittelfristige Realisierung des Lind-
bergtunnels (im kantonalen Richtplan seit Jahren enthalten) zu berück-
sichtigen. Diese Linienergänzung ist beim Bund für den STEP Ausba-
schritt 2040/2045 anzumelden.

Kantonaler «Verkehrsfonds» für Zusatzausbauten vorgesehen.

Ausserhalb der vom Bund vorgesehenen Ausbauten dürfen die Kan-
tone auch Zusatzausbauten finanzieren. Allerdings sind solche Ausbauten
vollumfänglich von den Bestellern, d. h. von den Kantonen zu finanzieren.

Im Kanton Zürich besteht für solche Zusatzausbauten seit dem 6. März
1988 der «Verkehrsfonds». Gemäss Art. 30 und 31 des «Gesetzes über
den öffentlichen Personenverkehr» weist der Kantonsrat dem Fonds mit
dem Voranschlag jährliche Einlagen von mindestens 70 Mio. Franken
zu. Das Geld ist vorhanden. Jetzt muss es auch sinnvoll im Weinland ein-
gesetzt werden.

Ich bitte Sie um Unterstützung der Einzelinitiative

Bericht des Regierungsrates:

A. Gültigkeit

Vom Kantonsrat gemäss § 139 Abs. 3 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR; LS 161) vorläufig unterstützte Einzelinitiativen werden dem Regierungsrat überwiesen. Gestützt auf § 139a Abs. 1 GPR erstattet der Regierungsrat Bericht und Antrag über die Gültigkeit und über den Inhalt der Initiative. Eine Initiative ist gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist (Art. 28 Abs. 1 Kantonsverfassung [KV; LS 101]).

Die Einzelinitiative von Linus Meier betreffend «Für die Bewilligung eines Kredites für einen Ausbau der Weinländer Bahnlinien Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein» umfasst Anträge zum Infrastrukturausbau und zur Anpassung des Bahnangebots. Der Kanton Zürich ist für diese beiden Bereiche nur teilweise zuständig: Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist grundsätzlich Aufgabe des Bundes und erfolgt im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP), das mit Mitteln des durch Bund und Kantone alimentierten Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert wird. Die eidgenössischen Räte beschliessen jeweils die einzelnen STEP-Ausbau Schritte (STEP AS) und bewilligen die dafür notwendigen Verpflichtungskredite aus dem BIF. 2019 wurden die Infrastrukturmassnahmen für den STEP AS 2035 freigegeben. Im entsprechenden Beschluss sind die in den Anträgen der Einzelinitiative erwähnten Infrastrukturelemente (Doppelspurausbau der Linie Schaffhausen – Winterthur, Bau einer Verbindungsschleife und die Einrichtung von neuen Haltestellen) nicht enthalten.

Gemäss Art. 35 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120) haben Kantone die Möglichkeit, Infrastrukturen, die zusätzlich zu denjenigen im STEP realisiert werden sollen, à fonds perdu zu finanzieren. Dabei prüft das Bundesamt für Verkehr (BAV), ob eine solche zusätzliche Infrastrukturmassnahme umgesetzt werden kann, und legt die Finanzierung so fest, dass dem Bund während der Bau- und der 40 Jahre dauernden Betriebsphase keine Mehrkosten entstehen. Die kantonalen Beiträge in den BIF müssen währenddessen nach wie vor geleistet werden.

Die Anträge der Einzelinitiative werden dahingehend ausgelegt, dass im Falle einer Unterstützung durch den Kanton Zürich die Ausbautvorhaben vorerst in einem nächsten STEP AS angemeldet werden sollen und – falls eine solche Aufnahme abgelehnt würde – der erforderliche Infrastrukturausbau durch den Kanton Zürich zu finanzieren wäre.

Die eidgenössischen Räte werden voraussichtlich 2026 den nächsten Beschluss zum Ausbau der Bahninfrastruktur im Rahmen des STEP fällen. Dieser Beschluss wird gemäss BAV jedoch der Konsolidierung des bereits beschlossenen STEP AS 2035 dienen. Zusätzliche Angebots- und Infrastrukturausbauten können nicht angemeldet werden. Der nächste grosse STEP AS, bei dem auch neue Angebots- und Infrastrukturausbauten angemeldet werden können, wird gemäss der aktuellen Planung des BAV 2030 beschlossen werden und grundsätzlich den Zeithorizont 2050 umfassen. Dabei ist es nicht ausgeschlossen, dass die Realisierung von Massnahmen auch schon nach dem Beschluss in die Wege geleitet werden kann. Aufgrund der sehr starken Bautätigkeit für die Infrastrukturmassnahmen des STEP AS 2035 im Kanton Zürich (z. B. im Rahmen der Projekte Mehr-Spur Zürich–Winterthur mit dem Brüttenertunnel und Bahnhof Stadelhofen) und der damit verbundenen hohen Ressourcenauslastung wäre jedoch der Bau von zusätzlichen, grösseren Infrastrukturprojekten vor Ende 2035 kaum umsetzbar. Der Umsetzung der infrastrukturseitigen Anliegen der Einzelinitiative könnte voraussichtlich frühestens ab dann beginnen.

Die mit der Einzelinitiative geforderte, zu erarbeitende Kreditvorlage könnte zudem nur eine Finanzierung der Infrastrukturkosten abdecken. Die Finanzierung der geforderten Angebotsmassnahmen (z. B. Taktanpassungen, Änderung von Linienverläufen und Umsteigezeiten) müsste hingegen über die Betriebsmittel des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) bzw. weiterer Besteller des Regionalverkehrs (BAV, Nachbar Kantone) erfolgen. Die Betriebsmittel für den öffentlichen Verkehr im ZVV werden jeweils mit dem Rahmenkredit für die betreffenden Jahre durch den Kantonsrat bewilligt und können deshalb nicht Gegenstand der geforderten kreditschaffenden Vorlage sein.

Ein Verstoß der Initiative gegen übergeordnetes Recht oder eine offensichtliche Undurchführbarkeit liegt unter Berücksichtigung des Gesagten betreffend Zuständigkeit und Zeithorizont für eine Realisierung nicht vor. Weiter hat die Einzelinitiative nur einen Gegenstand, nämlich die Verbesserung des Bahnangebots im Weinland. Die Voraussetzungen von Art. 28 Abs. 1 KV sind erfüllt, womit die Gültigkeit der Einzelinitiative zu bejahen ist.

B. Inhalt

Die Einzelinitiative zielt auf ein Gesamtkonzept mit der Schlüssel-massnahme einer «Verbindungsschleife» zwischen den heutigen Bahnlinien Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein ab. Da die übrigen Anträge theoretisch unabhängig von einem solchen Projekt realisiert werden könnten, werden sie nachfolgend einzeln behandelt.

1. Angebot im Korridor Winterthur – Schaffhausen

Das Angebotskonzept zum STEP AS 2035 sieht im Korridor Winterthur – Schaffhausen einen massgebenden Angebotsausbau vor, der den Antrag der Einzelinitiative nach einem halbstündlichen, nach Zürich durchgebundenen Angebot übertrifft. Gemäss heutigem Planungsstand sollen in diesem Korridor zukünftig zwei S-Bahn-Linien je im exakten Halbstundentakt verkehren, die in Winterthur nach Zürich durchgebunden sind. Eine beschleunigte Linie hält analog der heute stündlich verkehrenden S24 (Thayngen – Schaffhausen/Weinfeld – Flughafen – Zürich HB) nur in Andelfingen und Neuhausen. Zwischen Winterthur und Zürich verkehrt diese Linie wie heute via Zürich Flughafen. Eine zweite Linie hält an allen Stationen und wird ab Winterthur via neuen Brüttenertunnel und Zürich Stadelhofen beschleunigt nach Zürich HB geführt. Sie ersetzt das heutige Angebot von S12 (Brugg – Dietikon – Zürich HB) und S33 (Winterthur – Schaffhausen). Im Weiteren ist am Bahnhof Winterthur die Verknüpfung der heutigen Bahnkorridore Bülach – Winterthur (S41) und Winterthur – Stein am Rhein (S29) geplant. Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die beschriebenen Angebotsänderungen für das Weinland.

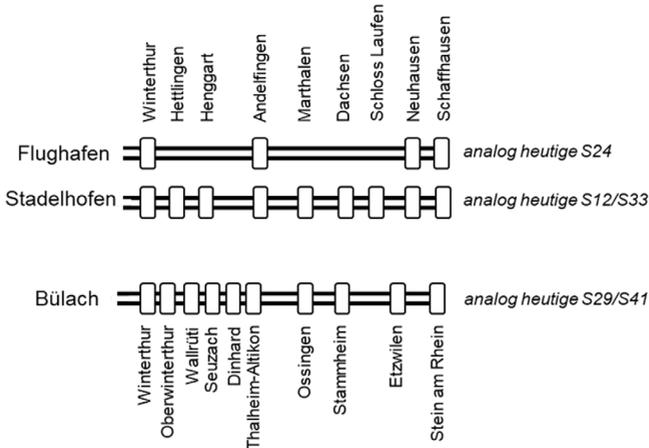


Abbildung 1: Geplantes Angebot mit STEP AS 2035 für das Weinland

Dieser Angebotsausbau wird ohne zusätzliche Doppelspurausbauten möglich sein, bedingt jedoch eine Anpassung der Fahrplananlage, die erst mit dem STEP AS 2035 umgesetzt werden kann. Zudem müssen auf der Linie Winterthur – Schaffhausen die Perrons auf 320 m Nutzlänge verlängert werden, was voraussichtlich ebenfalls bis spätestens 2035 realisiert werden wird.

Im kantonalen Richtplan ist der Doppelspurausbau der Abschnitte Schaffhausen – Winterthur (auf den noch nicht ausgebauten Strecken) sowie Oberwinterthur – Seuzach eingetragen. Diese Einträge dienen in erster Linie der langfristigen Landsicherung. Gleiches gilt für den in der Initiativbegründung erwähnten Richtplaneintrag des Lindbergtunnels, dessen Bau im Übrigen nur schon angesichts dessen Länge von rund 4 km äusserst aufwendig zu realisieren wäre. Da für den geplanten Angebotsausbau im Rahmen des STEP AS 2035 gemäss heutigem Planungsstand keine zusätzlichen Doppelspurabschnitte erforderlich sind, ist eine Bundesfinanzierung in diesem Zeithorizont ausgeschlossen. Ebenso ist eine Finanzierung durch den Kanton Zürich nicht zweckmässig, da ein vorgezogener Doppelspurausbau mangels Erforderlichkeit für das heutige und das geplante Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region keinen zusätzlichen Nutzen bringt.

Der Bund hat in seinem «Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050» darauf hingewiesen, dass im nationalen Kontext eine Überprüfung des Angebotskonzepts zum STEP AS 2035 erforderlich wird und das Gesamtangebot der Bahn (auch Güter- und Fernverkehr) konsolidiert werden muss. Es kann deshalb zurzeit nicht ausgeschlossen werden, dass das Angebotskonzept noch gewisse Änderungen erfährt oder zu dessen Umsetzung zusätzliche oder leicht angepasste Infrastrukturmassnahmen erforderlich werden.

2. Verbindungsschleife zwischen den Bahnkorridoren Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein (gemeinsame Querung der Thur)

Die vorgeschlagene Schaffung einer Verbindungsschleife mit zusätzlicher Bahnhaltestelle Kleinandelfingen würde zwei längere Neubauabschnitte erfordern (vgl. Abbildung 2): eine Verbindungsstrecke südlich der Thur (Thalheim-Altikon – neue Station Kleinandelfingen) und eine solche nördlich der Thur (neue Station Kleinandelfingen – Ossingen). Die bestehende Bahnlinie Winterthur – Schaffhausen liegt heute im Raum Andelfingen rund 200 bis 300 m östlich der Autobahn und ausserhalb des Siedlungsgebiets. Die Errichtung einer Station Kleinandelfingen auf dieser bestehenden Strecke wäre aufgrund der schlechten Erreichbarkeit nicht zweckmässig (vgl. auch Ausführungen unter Ziff. 4 nachfolgend). Mit einer neuen Linienführung westlich der Autobahn und der Errichtung der neuen Station im Bereich des heutigen Anschlusses an die Autobahn käme der Bahnhof Kleinandelfingen immerhin am Rande des Siedlungsgebiets zu liegen. Dies würde allerdings umfangreiche Neutrassierungen der Strecke ab Bahnhof Andelfingen bis zur

neuen Station Kleinandelfingen erfordern. Um eine doppelte Querung der Autobahn zu vermeiden, müsste die Bahnlinie zudem auch im weiteren Verlauf bis in den Bereich Sunnehof auf rund 2,3 km neu trassiert werden.

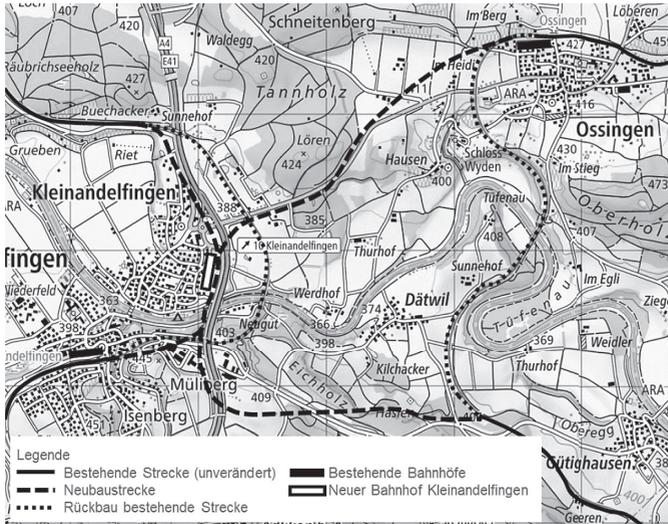


Abbildung 2: Beantragte Verbindungsschleife mit neuem Bahnhof Kleinandelfingen

Zusammen mit der Verbindungsstrecke zwischen dem neuen Bahnhof Kleinandelfingen und Ossingen gehen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für dieses Vorhaben von Kosten in der Grössenordnung von rund 400 Mio. Franken aus. Aufgrund des zusätzlichen Halts der betreffenden Züge in Kleinandelfingen sowie der längeren Fahrzeit auf dem Abschnitt Thalheim-Altikon – Ossingen werden zudem auch ausserhalb der beschriebenen Neubaustrecken zusätzliche Doppelspurausbauten erforderlich, die gemäss SBB voraussichtlich rund 100 Mio. Franken kosten würden. Die durch den Bau der Verbindungsschleife einschliesslich des neuen Bahnhofs Kleinandelfingen verursachten Infrastrukturkosten würden somit insgesamt etwa 500 Mio. Franken betragen.

Der Antrag der Einzelinitiative geht weiter als derjenige des im Initiativtext zitierten Postulats KR-Nr. 41/1987, mit dem nur eine Verbindungslinie zwischen Andelfingen und Ossingen gefordert wurde. Entgegen den Ausführungen in der Einzelinitiative kam der Regierungsrat in seinem damaligen Bericht vom 27. Februar 1991 (Vorlage 3147) zum Schluss, dass der Bau einer entsprechenden Bahnverbindung aus verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen abzulehnen ist. Die damaligen Abklärungen hatten gezeigt, dass die vorgeschlagene Bahnverbindung zwischen Andelfingen und Ossingen insbesondere

aufgrund der geringen Grundnachfrage sowie des erwarteten, geringen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums nicht zweckmässig sein konnte. Zudem zeigte sich in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit: *«(…), dass keine der untersuchten Projekt- und Angebotsvarianten eine auch nur annähernd vertretbare volkswirtschaftliche Rentabilität erreicht. Würde die Beeinträchtigung der Naturschutz- und Landwirtschaftsgebiete, die nur schwierig monetär bewertbar ist, zusätzlich berücksichtigt, müsste die volkswirtschaftliche Zweckmässigkeit der neuen Bahnverbindung noch schlechter beurteilt werden.»*

Seither hat sich das Angebot im Weinland mit dem heutigen halbstündlichen Verkehr der S29 (Winterthur – Stein am Rhein) und dem Ausbau auf dem Korridor Winterthur – Schaffhausen wesentlich verbessert. Auch mit dem geplanten Angebotsausbau im Rahmen des STEP AS 2035 wird die Attraktivität des Angebots im Korridor Andelfingen – Schaffhausen mit halbstündlichen Direktverbindungen an den Flughafen (ab Andelfingen) bzw. halbstündlichen umsteigefreien Verbindungen für alle Bahnhöfe zwischen Schaffhausen und Winterthur nach Stettbach/Stadelhofen/Zürich HB weiter erhöht. Eine umsteigefreie Direktverbindung von Ossingen und Stammheim nach Andelfingen wird heute durch die Buslinie 605 (Oberstammheim, Post – Andelfingen, Bahnhof) angeboten. Diese weist eine relativ geringe Nachfrage auf, da die Hauptnachfrage in Richtung Winterthur ausgerichtet ist. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch bei einer attraktiveren schienengebundenen Verbindung zwischen Ossingen und Kleinandelfingen/Andelfingen nach wie vor ein lediglich geringes Nachfragepotenzial bestünde.

Auch die mit der Verbindungsschleife entstehenden neuen Möglichkeiten der Linienführung schaffen keine Mehrwerte für das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Weinland. Offensichtlich nicht zweckmässig wäre es, die beschleunigte S-Bahn des Korridors Schaffhausen – Winterthur (heutige S24) südlich von Kleinandelfingen via Seuzach zu führen. Diese Linie würde zwischen Kleinandelfingen und Seuzach voraussichtlich als einzige Linie verkehren und daher auf diesem Abschnitt jede Station bedienen, wodurch der Hauptzweck einer beschleunigten Verbindung nach Winterthur und zum Flughafen verloren ginge. Ebenso ginge die Direktverbindung von Andelfingen nach Zürich Flughafen verloren. Für eine umsteigefreie schienengebundene Verbindung von Ossingen/Stammheim nach Andelfingen bzw. nach Stettbach/Stadelhofen und Zürich HB müssten die Linienäste nördlich von Kleinandelfingen (heutige S12/S33 und heutige S29) abgetauscht werden (vgl. Abbildung 3). Dadurch gingen jedoch die attraktiven und nachfragestärkeren Direktverbindungen in der Region (z. B. von Marthalen nach Andelfingen oder Hettlingen nach Schaffhausen) wie auch zu den wichtigen Stadtbahn-

höfen in der Stadt Zürich (z. B. Marthalen/Schaffhausen nach Stettbach/Stadelhofen) verloren. Dies würde für das Weinland in der Summe eine Verschlechterung bedeuten. Um die dargelegten Nachteile zu verringern, müssten folglich alternierende Linienführungen nördlich von Kleinandelfingen oder Varianten mit sogenannten Flügelkonzepten (Aufteilung der Linien in Kleinandelfingen) angeboten werden. Diese wären aber betrieblich kompliziert, wenig kundenfreundlich und deutlich teurer im Betrieb.

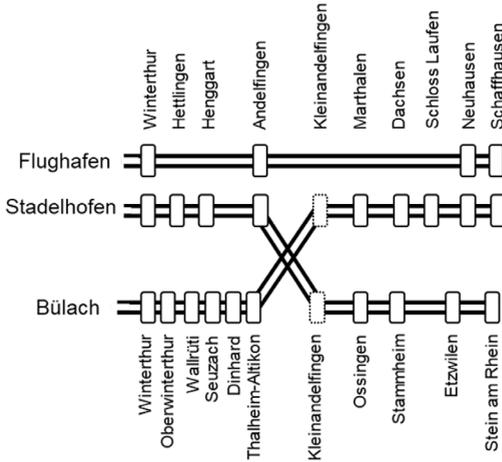


Abbildung 3: Linienverlauf mit Verbindungsschleife und Abtausch der Linienäste nördlich von Kleinandelfingen

Die geforderte Verbindungsschleife würde somit im Ergebnis angebotsseitig zu keinem massgebenden Nutzen führen. Gemessen an den sehr hohen Investitionskosten in der Grössenordnung von rund 500 Mio. Franken ergibt sich damit ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis für das Vorhaben.

Vor diesem Hintergrund scheint eine Aufnahme der mit der Einzelinitiative geforderten Netzanpassungen in einen nächsten STEP AS sehr unwahrscheinlich und nicht zweckmässig. Aus den gleichen Gründen ist auch eine Finanzierung durch den Kanton Zürich aus dem Verkehrsfonds nicht angebracht. Dadurch würden Investitionen in andere Infrastrukturausbauten (z. B. verschiedene Tram- und Stadtbahnprojekte) mit deutlich besserem Kosten-Nutzen-Verhältnis erschwert oder gar unmöglich. Inwiefern die Realisierung der neuen Verbindungsstrecken unter dem Blickwinkel des Schutzes der Natur und der Fruchtfolgefleichen überhaupt bewilligungsfähig wäre, ist zudem aus heutiger Sicht fraglich. Die Frage kann jedoch angesichts der bereits aus verkehrsplanerischer und wirtschaftlicher Sicht negativen Beurteilung offengelassen werden.

3. Anschluss in Stein am Rhein oder Durchbindung nach Steckborn/Kreuzlingen

Im Fahrplan 2023 sind in Stein am Rhein die Anschlüsse zwischen der S29 (Stein am Rhein – Winterthur) und der S1 (Schaffhausen – Stein am Rhein – Kreuzlingen – Romanshorn – St. Gallen – Wil) nicht aufeinander abgestimmt. Diese Umsteigezeiten sind jedoch von untergeordneter Bedeutung: In Kreuzlingen werden heute direkte Anschlüsse auf den Fernverkehr Richtung Winterthur angeboten. Die Reisezeit zwischen Winterthur und Kreuzlingen ist praktisch identisch wie diejenige zwischen Winterthur und Stein am Rhein. Folglich wäre der Reiseweg nach Winterthur via Stein am Rhein auch bei optimal abgestimmten Anschlüssen in Stein am Rhein nur für die westlichen Gemeinden des Untersees schneller als derjenige via Kreuzlingen. Die schnellste Verbindung von Steckborn, einem wichtigen Ort des westlichen Untersees, nach Winterthur führt zudem mit Bus und Bahn via Frauenfeld. Diese Verbindung dauert praktisch gleich lang wie die Bahnfahrt von Stein am Rhein nach Winterthur. Auch mit abgestimmten Anschlüssen in Stein am Rhein wäre folglich die Reise von Steckborn nach Winterthur mit der Bahn via Stein am Rhein deutlich länger als die Fahrt mit Bus und Bahn via Frauenfeld.

Im Angebotskonzept zum STEP AS 2035 ist aus Gründen der Gleisbelegung am Bahnhof Winterthur die Verknüpfung der heutigen Bahnkorridore Bülach – Winterthur (S41) und Winterthur – Stein am Rhein (S29) geplant, womit auch attraktive Direktverbindungen in Winterthur geschaffen werden. Aufgrund dieser Fahrplanlage werden die Umsteigezeiten in Stein am Rhein in Richtung Schaffhausen und Kreuzlingen jedoch auch zwingend je rund 15 Minuten betragen. Die S1 soll gemäss Angebotskonzept zum STEP 2035 von Schaffhausen über Kreuzlingen, Romanshorn und St. Gallen nach Herisau (anstatt wie bisher nach Wil) geführt werden und wie bereits heute in Kreuzlingen Anschluss an den Fernverkehr bieten. Weil die S1 zudem mit verschiedenen Linien in der Ostschweiz abgestimmt ist, würde eine Anpassung ihrer Fahrplanlage weitreichende Anpassungen am Angebotskonzept zum STEP 2035 erfordern. Diese würden insgesamt zu einer Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs in der Region führen, z. B. aufgrund des Verlusts von wichtigen Anschlussverbindungen. Auch eine Weiterführung der S29 (bzw. S41) nach Kreuzlingen ergänzend zur bestehenden bzw. geplanten S1 wäre aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials in diesem Bereich nicht zweckmässig und darüber hinaus mit der bestehenden Infrastruktur (namentlich fehlenden Doppelspuren) nicht möglich.

4. Neue Bahnstationen Waltalingen, Gütighausen/Dätwil, Kleinandelfingen und Winterthur-Veltheim/Wülflingen

Trotz negativer Beurteilung der geforderten Netzergänzung bei den Weinländer Bahnlinien (u. a. Schaffung einer Verbindungsschleufe) wird die geforderte Einrichtung zusätzlicher Bahnhöfe auf der Grundlage des bestehenden Netzes nachfolgend summarisch geprüft. Für die Beurteilung der Eignung einer Station sind dabei namentlich die folgenden Kriterien von Bedeutung: erwartete Nachfrage, Auswirkungen auf den Fahrplan (u. a. Reisezeitverlust für durchreisende Fahrgäste), Erforderlichkeit zusätzlicher Infrastrukturen (z. B. durch die Verschiebung der Kreuzungspunkte) und geschätzte Infrastrukturkosten.

Eine neue Station Waltalingen käme ohne Neutrassierung der Bahnstrecke ausserhalb des Dorfes am Ortsrand zu liegen. Im Einzugsbereich einer solchen Station (750 Meter gemäss § 4 Abs. 3 lit. b Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 [LS 740.3]) befinden sich ungefähr 400 Einwohnende und Arbeitsplätze, weshalb das Nachfragepotenzial in diesem Bereich als sehr gering eingeschätzt werden muss. Zudem wird das Gebiet heute durch die zentral gelegene Bushaltestelle Waltalingen in angemessener Weise bedient. 2019 betrug die Nachfrage an dieser Haltestelle 17 Fahrgäste pro Werktag. Eine Investition in eine neue Bahnstation Waltalingen in Millionenhöhe wäre in Anbetracht dieses Nachfragepotenzials nicht verhältnismässig.

Eine neu zu bauende Station Gütighausen/Dätwil käme voraussichtlich im Weiler Geeren zu liegen. Dadurch würde das Siedlungsgebiet von Gütighausen mit rund 460 Einwohnenden und Arbeitsplätzen gemäss § 4 Abs. 3 lit. b der Angebotsverordnung als erschlossen gelten. Der Fussweg zur neuen Station würde jedoch rund 500 m betragen und wäre damit deutlich länger als zur bestehenden, zentral gelegenen Bushaltestelle Gütighausen. Bei einer stärkeren Ausrichtung der neuen Station in Richtung Dätwil würden sich diese Fusswege zusätzlich verlängern. Auch für eine neue Bahnstation Gütighausen/Dätwil ist das Nachfragepotenzial als gering einzuschätzen. So betrug im Jahr 2019 die Nachfrage an der Bushaltestelle Gütighausen 24 Fahrgäste pro Werktag. Dementsprechend ist auch diese Investition als nicht verhältnismässig einzustufen.

Eine neue Station Kleinandelfingen käme ohne die neue Verbindungsschleufe peripher zum Siedlungsgebiet zu liegen. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs wäre durch die zwischen Bahnhof und Siedlungsgebiet liegende Autobahn erschwert und wenig attraktiv. Im Einzugsbereich des Bahnhofs lägen etwa 1200 Einwohnende und Arbeitsplätze. Heute wird das Siedlungsgebiet von Kleinandelfingen durch die Buslinie 605 (Oberstammheim, Post – Andelfingen, Bahnhof) mit den Haltestellen Kleinandelfingen, Dorf, und Kleinandelfingen, Bad, erschlossen. Durch eine

neue Bahnstation Kleinandelfingen würde vor allem der nordöstliche Ortsteil (Einzugsbereich der Haltestelle Kleinandelfingen, Bad) mit vorwiegend Industrie- und Einkaufsnutzungen profitieren. Für den südwestlichen Ortsteil von Kleinandelfingen mit vorwiegend Wohnnutzung würden die Bahnstationen Andelfingen und Kleinandelfingen etwa gleich weit entfernt liegen, sodass die neue Station nur einen geringen zusätzlichen Nutzen für das Gebiet bringen würde. Gleichzeitig würden sich durch den zusätzlichen Halt an der neuen Station die im STEP AS 2035 geplanten Zugkreuzungen verschieben. Dies hätte neben den Kosten für den Bau des Bahnhofs weitere Kosten zur Folge, die aufgrund des Bedarfs an einer Doppelspur zwischen Andelfingen und Kleinandelfingen (insbesondere im Bereich der bestehenden Thurbrücke) unverhältnismässig hoch ausfallen dürften. Insgesamt würde folglich auch eine neue Station in Kleinandelfingen ein äusserst schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Zu einer möglichen Haltestelle in Veltheim nahm der Regierungsrat bereits im Bericht und Antrag zu den Postulaten KR-Nrn. 318/1997, 359/1998 und 240/2000 (Vorlage 3952) ausführlich Stellung. Dabei wurde dargelegt, dass eine solche Haltestelle ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen würde und das Gebiet bereits gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Die volkswirtschaftliche Betrachtung im Rahmen der Berichterstattung zu den Postulaten hatte gezeigt, dass die Reisezeitverluste der durchreisenden Fahrgäste in der Summe grösser wären als die Reisezeitgewinne der neu an einer Station Veltheim einsteigenden Fahrgäste. Entsprechend wurde die Einrichtung einer solchen Station nicht weiterverfolgt. An dieser Grundkonstellation hat sich seither nichts geändert. Die damalige Beurteilung gilt nach wie vor – insbesondere angesichts des bestehenden Angebots auf den Buslinien 2 bzw. 2E (Winterthur, Wülflingen – Winterthur, Seen), die im 7,5-Minuten-Takt verkehren und während der Hauptverkehrszeiten sogar mit zusätzlichen Kursen verstärkt werden. Im Weiteren hat die grobe Überprüfung eines zusätzlichen Halts in Veltheim im Rahmen der Erarbeitung des STEP AS 2035 gezeigt, dass bei einem entsprechenden Neubau wiederum zusätzliche Doppelspuren erstellt werden müssten. Insgesamt mangelt es somit auch für eine neue Haltestelle Veltheim an einem hinreichenden Kosten-Nutzen-Verhältnis.

5. Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Bahn- und Busangebot im Weinland in den letzten Jahren wesentlich ausgebaut wurde. Für den Korridor Winterthur – Schaffhausen ist mit dem STEP AS 2035 ein weiterer massgeblicher Angebotsausbau mit zwei S-Bahn-Linien geplant, die jeweils im exakten Halbstundentakt verkehren und

in Winterthur weiter nach Zürich durchgebunden werden. Die Herstellung von besseren Anschlussverbindungen in Stein am Rhein ist verkehrsplanerisch von untergeordneter Bedeutung und aufgrund der Angebotsstrukturen nicht umsetzbar, ohne das Angebot in Teilen der Ostschweiz oder im ZVV-Netz insgesamt zu verschlechtern. Die geforderten Ergänzungen der Bahninfrastruktur wären mit hohen Kosten verbunden und würden gleichzeitig für die Fahrgäste nur einen geringen Nutzen bringen bzw. je nach Angebotskonzept den öffentlichen Verkehr für die nachfragestärkeren Gebiete des Weinlandes sogar massgebend verschlechtern. Auch die beantragten zusätzlichen Stationen Waltalingen, Gütighausen/Dätwil und Kleinandelfingen weisen aufgrund des sehr geringen Nachfragepotenzials ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Zudem liegen sie für die Erschliessung des Siedlungsgebiets ungünstig. Eine zusätzliche Bahnstation Veltheim wäre nur mit weiteren, aufwendigen Doppelspurausbauten realisierbar und würde in der Summe zu mehr Reisezeitverlusten als Reisezeitgewinnen führen. Damit wäre ihr Bau ebenfalls nicht zweckmässig. Die genannten Infrastrukturmassnahmen sollten folglich derzeit nicht weiterverfolgt werden.

Für den nächsten grossen Ausbauschnitt (Umsetzungshorizont 2050) werden zweckmässige Angebotsmassnahmen erarbeitet und, abgestimmt auf diese, die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen beim Bund beantragt.

C. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Einzelinitiative KR-Nr. 108/2021 abzulehnen.