

Antrag des Regierungsrates vom 7. März 2001

3840

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Kredites für einen Staats-
beitrag an den Ausbau der SBB-Linie Winterthur-
Schaffhausen**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 7. März 2001,

beschliesst:

I. Für die Ausrichtung eines Staatsbeitrags von 45% an die nach Abzug der von der SBB AG allein zu tragenden Rationalisierungsaufwendungen verbleibenden Kosten von 30 Mio. Franken an die Schweizerischen Bundesbahnen AG für den Ausbau der Strecke Hettlingen-Henggart auf Doppelspur und die Ausrüstung des Bahnhofes Dachsen mit Aussenperrons wird zu Lasten des Verkehrsfonds ein Kredit von Fr. 13 500 000 bewilligt.

II. Der Kredit erhöht oder ermässigt sich um 45% der Kosten, die durch eine allfällige Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Kostenberechnung (Preisstand April 2000) und der Bauausführung entstehen.

III. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.

V. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

1. Ausgangslage

Die S-Bahn wurde 1990 in Betrieb genommen und seither den wachsenden Verkehrsbedürfnissen kontinuierlich angepasst. Neben

Taktverdichtungen und neuen S-Bahn-Linien haben der Kanton Zürich und die SBB im Rahmen der 2. Teilergänzungen auch den Ausbau verschiedener Bahnhöfe und Strecken verwirklicht. Dabei erhielt das Weinland mit dem Ausbau des Bahnhofes Marthalen und eines anschliessenden Doppelspurabschnitts einen gesicherten Anschluss der S33 (Winterthur–Schaffhausen) an die S12 (Winterthur–Zürich).

Im Weinland wohnen etwa 22 000 Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsgebiet der S33. Zudem verlaufen verschiedene Verkehrsbeziehungen aus dem Kanton Schaffhausen (75 000 Einwohner) über diese Strecke. Für vergleichbare Regionen wie das Furttal (25 000 Einwohner) oder das Tösstal (30 000 Einwohner) wurde im Rahmen der 2. Teilergänzungen tagsüber der Halbstundentakt eingeführt. Demgegenüber verkehrt die S33 grundsätzlich stündlich. In den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot allerdings mit Zusatzzügen verdichtet, sodass in der Lastrichtung jeweils während zwei Stunden annähernd ein Halbstundentakt besteht. Täglich reisen 2300 Fahrgäste mit diesem Angebot nach Winterthur. Etwa ein Drittel aller Reisen aus dem Weinland und Schaffhausen führt über Winterthur hinaus in Richtung Zürich. Neben Stadelhofen und dem Hauptbahnhof sind Oerlikon und der Flughafen weitere wichtige Ziele.

Für die Zukunft wird im Weinland ein deutlicher Bevölkerungszuwachs erwartet. Während das Wachstum im Kanton bis ins Jahr 2020 durchschnittlich rund 10% betragen dürfte, wird im Weinland mit etwa 25% gerechnet. Der dadurch entstehende Mehrverkehr wird infolge von Kapazitätsengpässen auf der Strasse überproportional vom öffentlichen Verkehr zu übernehmen sein, weil sich der Fahrgast bei der Bahn auf einen Fahrplan verlassen kann, der von Stausituationen nicht beeinflusst wird. Es sind deshalb die Voraussetzungen zu schaffen, damit etwa 30% Mehrverkehr durch den öffentlichen Verkehr übernommen werden kann.

Aus Erfahrungen von Taktverdichtungen auf anderen Linien kann bei einem Ausbau des Angebotes vom Stunden- auf den Halbstundentakt mittelfristig mit einem Nachfragezuwachs von 20%–30% gerechnet werden. Das deckt sich in etwa mit dem zu erwartenden Mehrverkehr im Weinland. Es ist deshalb angezeigt, im Weinland tagsüber regelmässig zwei Züge pro Stunde und Richtung anzubieten.

Die Einsetzung eines solchen Halbstundentakts für das Weinland ist auch in der S-Bahn-Vision enthalten, die im Herbst 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Unter deren Leitidee «Kurze Reisezeiten für alle Einwohner des Lebensraumes Zürich» wurde ein Entwicklungsplan ausgearbeitet, der die Richtschnur für Angebotsentwicklungen der S-Bahn in den nächsten 25 Jahren bildet. Dabei haben die Analysen gezeigt, dass eine baldige Verwirklichung von stündlich zwei Verbin-

dungen im Weinland möglich ist, sofern verschiedene bauliche Massnahmen umgesetzt werden.

2. Angebots- und Betriebskonzept

Die Bahnlinie Winterthur-Schaffhausen ist abgesehen vom Abschnitt Neuhausen-Schaffhausen und einer kurzen Teilstrecke bei Marthalen nur einspurig. Zugskreuzungen sind nur in den Bahnhöfen möglich. Ein reiner Halbstundentakt könnte nur eingeführt werden, wenn im Raum der Stadt Winterthur eine Doppelspur für die Kreuzung der Züge gebaut würde. Dabei wäre neben hohen Kosten auch mit erheblichen Schwierigkeiten beim Landerwerb zu rechnen. Zudem würden die Betriebskosten gegenüber heute nahezu verdoppelt, da vier Züge eingesetzt werden müssten, die an den Endpunkten lange Aufenthaltszeiten aufweisen würden.

Gestützt auf §§ 1 und 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG; LS 740.1), wonach die Erschliessung nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erfolgen hat, wurde deshalb eine neue Lösung entwickelt. Sie schafft mit dem Einsatz von drei Zügen auf der S33 zwei stündliche Verbindungen und verwirklicht zudem gute Anschlüsse in Winterthur. Die dazu notwendige Doppelspurinsel zwischen Hettlingen und Henggart kommt auf kostengünstigem landwirtschaftlichem Land zu liegen. Die Züge verkehren in Abständen von 24 und 36 Minuten. Zur einen halben Stunde bestehen in Winterthur Anschlüsse von und an die S12 nach Zürich und zur anderen halben Stunde an die Schnellzüge von und nach Flughafen-Zürich.

Fahrplan

von Zürich	S12	IC	Schaffhausen ab	.20	.43
Winterthur an	.38	.02		↓	↓
Winterthur ab	.41	.05	Winterthur an	.53	.18
	↓	↓	Winterthur ab	.58	.21
Schaffhausen an	.14	.37	nach Zürich	IC	S12

Die Entwicklung des Fernverkehrs wird durch diese Lösung nicht präjudiziert. Heute wird das Schnellzugsangebot zwischen Zürich und Schaffhausen grundsätzlich über die kürzere Verbindung über Bülach geleitet. Auf der internationalen Linie nach Stuttgart werden drei der fünf Zugspaare mit ICE-Neigezügen geführt, wobei diese mit einer Kapazität von 240 Sitzplätzen der Nachfrage auf schweizerischem Gebiet nicht zu genügen vermögen. Aus diesem Grund verkehren heute zwei Zugspaare im Sinn einer Übergangslösung über die Andelfinger Linie, um auf der Strecke Bülach–Schaffhausen Kapazitäten für konventionelle Züge mit grösserem Platzangebot freizuhalten. Ein allfälliger Ausbau des Fernverkehrsangebotes zum Stundentakt von Zürich über Winterthur nach Schaffhausen wird den Bau von einem oder zwei weiteren Doppelspurabschnitten erfordern, die im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 erstellt werden könnten. Entsprechende Entwicklungsabsichten liegen allerdings von Seiten der SBB AG noch keine vor. Die Doppelspur Hettlingen–Henggart wird auch bei einem Ausbau des Fernverkehrsangebots weiterhin für den Halbstundentakt der S-Bahn notwendig sein. Sie verhindert Entwicklungen im Fernverkehr nicht.

3. Bauprojekt

Damit die zusätzlichen Züge ohne Beeinflussung des heute bestehenden Stundentakts verkehren können, ist die Einspurstrecke zwischen Hettlingen und Henggart auf Doppelspur auszubauen. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 1,9 km. Gleichzeitig werden die beiden Bahnhöfe mit je einem zweiten Aussenperron versehen. Die bestehenden Niveauübergänge bleiben erhalten. Für die Fahrgäste wird aber die Zugänglichkeit mit Personenunterführungen ohne Querung der Gleise gewährleistet. Die Verbindungen von den Unterführungen zu den Perrons werden mittels Rampen kunden- und behindertenfreundlich gestaltet.

Eine zweite Kreuzung der Züge findet im Bahnhof Dachsen statt. Aus diesem Grund muss ein neuer Aussenperron erstellt werden, damit auch in diesem Bahnhof ein unbehinderter Zugang für die Fahrgäste sichergestellt ist.

Gleichzeitig mit den Massnahmen für die Angebotsverdichtungen werden die Sicherungsanlagen und die Stellwerke in den Bahnhöfen Hettlingen, Henggart, Andelfingen und Dachsen erneuert bzw. ersetzt. Die Strecke kann damit automatisiert werden. Diese Massnahmen würden von der SBB AG auch ohne den Ausbau der Strecke auf stündlich zwei Verbindungen vorgenommen.

4. Kosten und Beitrag des Kantons

Die baulichen Massnahmen wurden in einem von der SBB AG ausgearbeiteten Vorprojekt konkretisiert. Die Kosten werden mit gesamt-
haft 40,4 Mio. Franken (Kostenstand April 2000) veranschlagt, bei einer Genauigkeit von +/-20%. Sie teilen sich wie folgt auf:

Kostenübersicht

	Mio. Fr.
Publikumsanlagen	10,0
Gleisanlagen	14,3
Sicherungsanlagen	13,2
Fahrleitungsanlagen	2,1
Weitere Technik	0,8
Total	40,4

Gestützt auf Art. 3 Abs. 3 und 4 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SBBG; SR 743.3) ist die SBB AG nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Sie erhält die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand und passt sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik an. An Investitionen und Leistungen, die nicht diesen Kriterien entsprechen, haben sich Dritte, die daran besonders interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, angemessen zu beteiligen. Daraus leitet sich eine Mitbeteiligung des Kantons an der Finanzierung des vorliegenden Projektes ab.

Vom Gesamtbetrag von 40,4 Mio. Franken entfallen 13 Mio. Franken auf Rationalisierungsaufwendungen, die vorab durch die SBB AG finanziert werden. Für Ausbauten im Zusammenhang mit den stündlich zwei Verbindungen auf der S33 verbleiben 27,4 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung der Kostengenauigkeit des Vorprojektes von +/-20% bilden 30 Mio. Franken eine realistische Grundlage für den Kostenteiler (27,4 Mio. Franken gemäss Vorprojekt plus 2,6 Mio. Franken Reserve für Unvorhergesehenes).

Für die Bestimmung des Kostenteilers wendet die SBB AG eine Portfolio-Analyse an, welche die Ertragskraft der Strecke und die Rentabilität berücksichtigt. Bei der Ertragskraft der Strecke werden die Trasse-Erträge berücksichtigt. Mit der Rentabilität wird die gesamte Ergebnisveränderung für die Division Infrastruktur der SBB AG ausgedrückt (Ergebnisveränderung dividiert durch die halbe

Investitionssumme). Die so durchgeführte Portfolio-Analyse hat ergeben, dass eine Kostenbeteiligung von 45% oder 13,5 Mio. Franken für den Kanton Zürich gerechtfertigt ist.

Gemäss §§ 4 und 30 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) vom 6. März 1988 gewährt der Staat Beiträge für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern. Diese Investitionen werden durch den Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs finanziert. Der Kantonsbeitrag geht somit zu Lasten des Verkehrsfonds. Die Mittel sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) in den Jahren 2003 und 2004 berücksichtigt. Die übrigen Kosten werden von der SBB AG getragen. Der Verwaltungsrat der SBB AG hat an seiner Sitzung vom 29. September 2000 das Vorprojekt mit Gesamtkosten von 40,4 Mio. Franken genehmigt. Der Verkehrsrat hat dem vorliegenden Antrag am 21. Dezember 2000 zugestimmt.

Für Komfortbauten, die über den Minimalstandard der SBB AG hinaus gehen, sowie für die Verbesserung der Zugänglichkeit der Bahnhöfe sind die Gemeinden zuständig.

5. Wirtschaftlichkeit

Im Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs fallen durchschnittlich jährliche Kapitalfolgekosten von 1,35 Mio. Franken an. Die Investitionskosten aus dem Verkehrsfonds werden à fonds perdu bezahlt. Der Betrieb der neu zweimal stündlich verkehrenden S33 kann dank optimierten Umläufen des Rollmaterials kostengünstig gestaltet werden.

	2000/01 (Mio. Fr.)	Zukunft (Mio. Fr.)
Betriebskosten pro Jahr	8,9	10,3
Erträge pro Jahr	5,2	6,5
Kostenunterdeckung pro Jahr	3,7	3,8
Kostendeckungsgrad	58%	63%

6. Politische Einbettung

Das Projekt ist politisch breit abgestützt. Den Anstoss für den Ausbau des Angebotes im Weinland hat die Zürcher Planungsgruppe

Weinland im Jahr 1995 mit einer Mittelfristplanung gegeben. Im Rahmen der Regionalen Verkehrskonferenz stellten sich die Gemeinden grossmehrheitlich hinter das Ausbauprojekt. Ein vom Kantonsrat in dieser Sache überwiesenes Postulat von Kantonsrätin R. Ziegler-Leuzinger und Kantonsrat K. Schreiber (KR- Nr. 362/1998), das im Wesentlichen einen reinen Halbstundentakt auf der S33 forderte, wurde im Hinblick auf das vorliegende Projekt an der Sitzung des Kantonsrates vom 6. November 2000 als erledigt abgeschlossen.

7. Bauprogramm

Das Projekt befindet sich derzeit in der Genehmigungsphase. Der Kredit unterliegt dem fakultativen Referendum. Eine allfällige Volksabstimmung könnte voraussichtlich anfangs 2002 stattfinden. Parallel dazu laufen die Abklärungen für die Plangenehmigung beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Es wird anschliessend mit einer Bauzeit von zwei Jahren gerechnet. Die Betriebsaufnahme ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 vorgesehen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der Vorlage zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fuhrer	Husi

8

Ausbauten im Weinland