

Sitzung vom 15. April 2009

**582. Anfrage («moderner» Bahninfrastruktur  
auf der Tösstal-Linie [Streckensanierung])**

Kantonsrätin Karin Maeder-Zuberbühler, Rüti, sowie die Kantonsräte Peter Weber, Wald, und Patrick Hächler, Gossau, haben am 27. Januar 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Im Juli 2008 hat der Verwaltungsrat der SBB für die Modernisierung der Bahninfrastruktur im Tösstal (Kollbrunn–Tann–Dürnten) einen Kredit von 83 Mio. Franken bewilligt. Damit sollen die bestehenden, mechanischen Stellwerke durch elektronische ersetzt und der Zugang zur Bahn komfortabler und behindertengerecht gestaltet werden. Die Infrastrukturmodernisierung im Tösstal soll neben der Komfortsteigerung auch eine höhere Fahrplanstabilität ermöglichen.

Die Bevölkerung im Tösstal interessiert neben einer modernen Bahn vor allem das künftige Angebot. Die Strecke Winterthur–Bauma ist eine der wenigen Bahnlinien im Kanton Zürich, die immer noch über keinen integralen Halbstundentakt verfügt. Der ZVV hat den Halbstunden-Hinketakt auf der Schiene zwischen Bauma und Wald aus Spargründen auf den Stundentakt ausgedünnt.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Welches Fahrplan-Konzept liegt dem Modernisierungskredit der SBB zugrunde?
2. Welche Fahrplankonzepte liegen bei der SBB und dem ZVV für die Tösstallinie generell vor?
3. Erlauben die von der SBB vorgesehenen Ausbauten einen sauberen Halbstundentakt auf der ganzen Linie (Winterthur–Bauma–Wald–Rüti)?
4. Wurde vom ZVV der exakte Halbstundentakt als Vorgabe eingebracht? Welche Infrastrukturbauten sind dazu nötig? Genügen die von den SBB vorgesehen Massnahmen des 83-Mio.-Kredites oder sind noch Zusatzkredite nötig? Welche?
5. Wurden im Modernisierungskonzept der SBB die seit 1978 im kantonalen Verkehrsplan enthaltene Verschiebung des Bahnhofes Saland näher zu den Siedlungen sowie die im selben Plan enthaltene Haltestelle «Oberseen» miteinbezogen? Wenn nicht, weshalb nicht?

6. Bekanntlich erschliesst die Tösstallinie die Siedlungen sehr unterschiedlich, teilweise gar ungenügend. Wie ist der Stand der Verwirklichung von neuen Haltestellen näher bei den Siedlungen an der Tösstallinie (so z. B. die Haltestellen Juckern/Dilihaus, Alt Landenberg, Wellenau, Lipperschwändi, Schmittenbach, Fischtel, Jonatal, Wald-Nord)?
7. Macht der ZVV einen kritischen Vergleich des SBB-Projektes mit vergleichbaren Projekten von Konzessionierten Transportunternehmen (KTU) oder Bahnmodernisierungen im benachbarten Ausland (z. B. Enztalbahn Pforzheim–Wildbad, die mit 27 Mio. Euro elektrifiziert und mit zehn neuen Haltestellen ausgerüstet wurde)?
8. Ist der ZVV bereit, für die Modernisierung der Tösstallbahn einen Wettbewerb für ein zukunftsweisendes Angebotskonzept und den Betrieb der Linie europaweit auszuschreiben?
9. Trifft es zu, dass die SBB mit der Modernisierung gleichzeitig eine neue Infrastruktur für den Personenverkehr (neue gedeckte Glashäuschen, Billettautomaten, Leucht-Stelen etc.) neben den bestehenden Bahnhofgebäuden aufziehen wollen?
10. Was passiert mit den bestehenden Bahnhofgebäuden? Lässt die SBB diese Gebäude vergammeln, um sie später als nutzlos verkaufen zu können? Was ist dem ZVV darüber bekannt? Inwieweit wurde der ZVV als Besteller der Verkehrsleistungen auf der Tösstallinie in dieses Modernisierungskonzept einbezogen? Wenn ja, welches waren die Vorgaben des ZVV hinsichtlich Infrastruktur und Angebot?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Karin Maeder-Zuberbühler, Rüti, Peter Weber, Wald, und Patrick Hächler, Gossau, wird wie folgt beantwortet:

Die Sicherungs- und Stellwerkanlagen der SBB im Tösstal stehen am Ende ihrer Lebensdauer. Im Rahmen der Erneuerung dieser Anlagen werden die gesamte Strecke und alle Stationen neu von Winterthur aus ferngesteuert. Gleichzeitig werden die Stationen Kollbrunn, Rikon, Turbenthal, Wila, Bauma, Fischenthal und Wald modernisiert und erhalten behindertengerechte Perronkanten und Zugänge. Für diese Modernisierung der Bahninfrastruktur im Tösstal stellen die SBB einen Kredit von 83 Mio. Franken zur Verfügung.

Von den Modernisierungsmassnahmen der SBB zu unterscheiden sind die Angebotsausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich. Diese beruhen auf den Beschlüssen des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 26. Februar 2007 (Vorlage 4335a) und 23. Februar 2009 (Vorlage 4531a), wonach die 4. Teilergänzungen zeitlich abgestimmt auf die Fertigstellung der Durchmesserlinie umgesetzt werden. Die 4. Teilergänzungen bilden das regionale Ergänzungspaket zur Durchmesserlinie. Sie sind auf die vom Bund beschlossenen Ausbauten für einen besseren Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) abgestimmt und berücksichtigen ausserdem den Beschluss des Bundes zur Gesamtschau FinöV (Konzept Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur, ZEB). Mit den 4. Teilergänzungen sollen die zahlreichen bestehenden und in den nächsten Jahren absehbaren Kapazitätsengpässe auf dem S-Bahn-Netz behoben und neue Direktverbindungen geschaffen werden. Für die baulichen Massnahmen sind Investitionen von rund 500 Mio. Franken vorgesehen. Davon entfallen rund 400 Mio. Franken auf den Kanton Zürich, darin enthalten sind rund 75 Mio. Franken für den Halbstundentakt im Tösstal und 25 Mio. Franken für den Halbstundentakt Seuzach–Stammheim (vgl. zum Ganzen: Vorlage 4509, Kantonale Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich»; Vorlage 4510, Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr, Änderung).

Zu Frage 1:

Die Modernisierungsmassnahmen der SBB lassen sowohl den gegenwärtig gültigen Fahrplan auf der Strecke Winterthur–Bauma–Rüti zu wie auch die Umsetzung des Angebotskonzepts, das dem Ausbaupaket der 4. Teilergänzungen der S-Bahn zugrunde liegt.

Zu Fragen 2 und 3:

Im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich sind auf der Tösstallinie folgende Angebotsveränderungen geplant:

- Einführung eines reinen Halbstundentaktes auf der Strecke Winterthur–Bauma–Rüti (S26). Dies ermöglicht schlanke, halbstündliche Anschlüsse in Winterthur auf die S12 nach Stadelhofen–Zürich HB und in Rüti auf die S15 Richtung Wetzikon–Zürich HB sowie an die S5 Richtung Rapperswil und Pfäffikon SZ.
- Die beschleunigte S11 Zürich HB–Stadelhofen–Winterthur wird einmal pro Stunde nach Seen–Kollbrunn–Wila verlängert. Damit erhalten die Stationen Grüze, Seen, Seenhof-Kyburg, Kollbrunn, Turben-

thal und Wila drei stündliche Verbindungen nach Winterthur, wovon eine umsteigefrei direkt nach Zürich führt. Die S11 wird an den Stationen Rikon und Rämismühle-Zell nicht halten. Die Verlängerung der S11 ermöglicht in Winterthur zudem schlanke Anschlüsse von der S24 aus Richtung Oerlikon und Flughafen.

Zu Frage 4:

Der Modernisierungskredit der SBB von 83 Mio. Franken betrifft, wie eingangs erwähnt, die Erneuerung der Sicherungsanlagen und die Fernsteuerung der Strecke Winterthur–Bauma–Rüti sowie verschiedene Anpassungen bei den Publikumsanlagen. Diese Projekte können unabhängig von den geplanten Angebotsausbauten der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich verwirklicht werden. Für die Angebotsausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen sind insgesamt Investitionen von 75 Mio. Franken erforderlich. Der Bund dürfte sich im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr an den Ausbauten beteiligen.

Zu Frage 5:

Die Station Saland wird aufgrund des neuen Konzeptes zur Kreuzungsstation ausgebaut. Die Frage der Verlegung der Station entsprechend dem Eintrag im kantonalen Richtplan wird mit der Gemeinde Bauma abgeklärt.

Eine neue Haltestelle Oberseen ist nicht Bestandteil des Modernisierungskonzeptes der SBB. Im Jahr 2001 wurden umfassende Abklärungen für neue S-Bahn-Haltestellen auf dem Gebiet der Stadt Winterthur getroffen. Als Folge davon wurde die Haltestelle Hegi gebaut, die im Rahmen der 3. Teilergänzungen S-Bahn Ende 2006 fertiggestellt wurde. Weitere neue Haltestellen der S-Bahn wurden vorläufig zurückgestellt. Auf Wunsch der Stadt Winterthur werden in Kürze erneut Abklärungen aufgenommen, die unter anderem die Machbarkeit einer neuen Haltestelle Oberseen mit einbeziehen.

Zu Frage 6:

Die S-Bahn Zürich hat grundsätzlich die Funktion eines Grobvertellers. Jede Haltestelle hat eine Fahrzeitverlängerung für alle durchreisenden Fahrgäste zur Folge. Grundvoraussetzung für die Prüfung zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen ist daher ein entsprechendes Nachfragepotenzial. Zusätzliche Haltestellen, für die keine richtplanerischen Grundlagen bestehen und für die keine Begehren seitens der Gemeinden vorlagen, wurden daher nicht in das Projekt der 4. Teilergänzungen aufgenommen.

Zu Frage 7:

Die Enzthalbahn wird mit tramähnlichen Stadtbahnfahrzeugen betrieben. Ein Vergleich mit der S-Bahn Zürich, die im Tösstal als Vollbahn mit 150 m bis 300 m langen Zügen verkehrt, führt wegen der sehr unterschiedlichen Randbedingungen kaum zu sinnvollen Schlüssen. Ohnehin sind bei einem Vergleich mit anderen Projekten immer die jeweils besonderen und individuellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Beim Vergleich mit ausländischen Bahnen ist zudem auf die landesspezifische Gesetzgebung sowie die Bewilligungspraxis zu achten.

Zu Frage 8:

Der Ausbau der Tösstalstrecke ist Bestandteil des Projektes der 4. Teilergänzungen der S-Bahn. Die 4. Teilergänzungen bestehen aus verschiedenen Massnahmen, die untereinander und zudem sowohl auf die Durchmesserlinie wie auch auf die Konzepte des Bundes im Bereich HGV und ZEB abgestimmt sind. Dank dieser Gesamtschau können regionale Verbesserungen optimal mit den Verbesserungen des Gesamtsystems verknüpft werden. Die Angebotskonzepte und Infrastrukturausbauten im Tösstal sind definiert und mit den in Kürze startenden Modernisierungsarbeiten der SBB koordiniert. Eine isolierte Betrachtung der Strecke im Tösstal ist daher nicht sinnvoll.

Zu Frage 9:

Soweit die Modernisierungsmassnahmen der SBB die Fernsteuerung und Erneuerung der Sicherungsanlagen betreffen, müssen die heutigen Stellwerke bis zur Inbetriebnahme der neuen Stellwerke voll funktionsfähig in Betrieb bleiben. Ein Ersatz ist daher zwingend an einem neuen Ort vorzunehmen. Für die Stellwerke in Rikon, Turbenthal, Wila, Saland, Bauma, Fischenthal und Wald werden neue Technikgebäude in Bahnhofsnähe erstellt.

Bei den Kreuzungsstationen Rikon, Wila und Fischenthal werden die neu zu erstellenden Aussenperrons jeweils mit einem Unterstand/Windschutz und einem Billettautomaten ausgerüstet. In Rikon und Wila müssen die bestehenden Unterstände wegen einer neuen Personenunterführung, in Bauma wegen der Neugestaltung einer Perronkante, abgebrochen werden. Als Ersatz wird in Rikon und Wila ein neuer Unterstand/Windfang zusammen mit der Treppenüberdachung der neuen Personenunterführung geschaffen. In Bauma wird der geschützte Wartebereich unter dem Vordach des Bahnhofsgebäudes angeordnet. Dabei muss der Standort der Billettautomaten ebenfalls leicht angepasst werden. Bei allen anderen Bahnhöfen reicht die bestehende Infrastruktur aus und wird nicht verändert.

Zu Frage 10:

Die SBB lösten im Jahr 2008 das Projekt Vista (Kleinbahnhöfe) aus. Die Strategie Vista besagt im Wesentlichen, dass Kleinbahnhöfe betreffend Zugang zur Bahn grundsätzlich erhalten bleiben, sofern sie bahnbetrieblich notwendig sind. Sie sollen attraktiv und kundenfreundlich gestaltet werden. In Ausnahmefällen oder wenn eine sinnvolle Nutzung klar gegeben ist, können sie auch an die jeweiligen Standortgemeinden verkauft werden.

Falls das Bahnhofsgebäude über Wohnungen verfügt, werden diese laufend unterhalten und vermietet. Lagerräume in Güterschuppen werden, sofern sie nicht für eine interne Nutzung notwendig sind, so weit wie möglich ebenfalls an Dritte vermietet. Verbleibende Räume im Erdgeschoss wie Stationsbüro, Gepäckraum, Schalterhalle und Wartesaal sollen ebenfalls, falls sie nicht für Bahntechnik oder ähnliches benötigt werden, an interessierte Dritte vermietet werden. Bei der Vermietung wird wenn möglich eine publikumsintensive Nutzung angestrebt, um das Umfeld des Bahnhofes zu beleben.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**