

Sitzung vom 7. August 1991

## **2842. Interpellation**

Kantonsrat Kurt Wottle, Winterthur, hat am 24. Juni 1991 folgende Interpellation eingereicht:

Gegenwärtig laufen Studien und Vernehmlassungen über eine um 30 Minuten geänderte Fahrplanlage der Regionalzüge Winterthur-Seuzach-Stein am Rhein, und ab 1993 soll zwischen Winterthur und Bauma mindestens teilweise ein Halbstundentakt eingeführt werden.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Ist trotz dieser Änderungen sichergestellt, dass die S 12 stündlich nach Oberwinterthur-Seuzach und nach Grüze-Seen verkehrt und dass in den übrigen Zeiten zusammen mit den Regionalzügen Stein am Rhein und Tösstal nach diesen Stationen ein Halbstundentakt während der ganzen Betriebszeit angeboten werden kann?
2. Wird das Verfahren gemäss Punkt 19 des PVG so gehandhabt, dass im Zusammenhang mit diesen Änderungen alle Vor- und Nachteile beurteilt werden können, bevor die Fahrpläne festgelegt sind?
3. Auf welchen Zeitpunkt werden auf der S 12 Doppelstockzüge eingesetzt, und wäre es allenfalls möglich, mindestens die Zusatzzüge schon früher mit solchen Wagen auszurüsten, wie sie z.B. auf der Linie bis Schaffhausen verkehren?
4. Auf welchen Zeitpunkt ist mit dem Bau der im Verkehrsplan enthaltenen unbedienten Station Oberseen/Grüntal zu rechnen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Die Interpellation Kurt Wottle, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:  
Entsprechend der Abstimmungsvorlage 2. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich sind für das Tösstal ab Fahrplan 1993/94 zwischen Winterthur HB und Bauma während 8-10 Stunden pro Tag stündlich zwei Züge vorgesehen. Mögliche Fahrplanangebote für 1993/95 sind gegenwärtig bei den SBB und beim Zürcher Verkehrsverbund in Bearbeitung. Geplant ist, während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag täglich insgesamt acht zusätzliche Zugspaare Winterthur-Bauma-Winterthur als beschleunigte Zusatzzüge zu führen.

Mit der Eröffnung der S-Bahn Zürich wurde die Linie S 29 Winterthur HB-Stein am Rhein infolge Trassebelegung durch die neue S 12 zwischen Winterthur HB und Seuzach und aus Kapazitätsgründen im Hauptbahnhof Winterthur um 30 Minuten verschoben. Dadurch verlor die S 29 die Anschlüsse an den Fernverkehr in Winterthur HB. Seit dem 2. Juni 1991 ist zudem der Anschluss der S 29 an die Seelinie Schaffhausen-Rorschach in Stein am Rhein nicht mehr optimal hergestellt. Die betroffenen Gemeinden entlang der S 29 setzten sich seit der Verschlechterung der Anschlüsse vehement für eine Rückverschiebung in die ursprüngliche Fahrplanlage (vor dem 27. Mai 1990) ein. Dies setzt jedoch den zeitlichen Abtausch der S 29 und der S 12 nach Seuzach voraus. Diese Verschiebung bedingt ihrerseits einen zeitlichen Abtausch der beiden S 12-Äste nach Seuzach bzw. Seen. Durch die Überarbeitung der Fahrplanangebote im Tösstal ergab sich die Möglichkeit, den zeitlichen Abtausch der S 12-Äste zu überprüfen. Selbstverständlich wurde bei der Planung so vorgegangen, dass alle Vor- und Nachteile der verschiedenen Fahrplanvarianten beurteilt wurden. Das Ziel ist, nach wie vor für Seuzach und Seen durch die S 12 zusammen mit den Regionalzügen S 29 bzw. S 26 einen Halbstundentakt anzubieten. Im Verlauf der

Fahrplanstudien zeigte es sich, dass der Abtausch der S 12-Äste für Grüze-Seen die halbstündliche Verbindung Richtung Zürich verschlechtert und dass im Bahnhof Seen bauliche Investitionen für Stellwerknachrüstungen sowie ein Aussenperron notwendig werden. Für Bauten fehlen dem Kanton und den SBB aber die finanziellen Mittel. Die hohen Investitionskosten und das vorsichtige Abwägen aller Vor- und Nachteile für die Regionen Tösstal und Weinland führten zur Entscheidung, die S 12 ab 1993 in der gleichen zeitlichen Lage wie heute stündlich nach Oberwinterthur-Seuzach bzw. Grüze-Seen verkehren zu lassen. Zusammen mit den zeitlich ebenfalls unveränderten S-Bahnlinien S 29 Winterthur-Stein am Rhein bzw. S 26 Winterthur-Rapperswil wird auch ab 1993 - während der ganzen Betriebszeit - auf den Streckenabschnitten Winterthur HB-Oberwinterthur-Seuzach bzw. Winterthur HB-Grüze-Seen der Halbstundentakt angeboten, immer mit Anschlüssen in Winterthur HB Richtung Zürich.

Das Verfahren betreffend die Fahrplanstudien im Tösstal und im Weinland wird gemäss § 19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr durchgeführt. Bis Ende Juli 1991 konnten die Gemeinden ihre Wünsche für die Fahrplanperiode 1993/95 den regionalen Planungsgruppen und dem Zürcher Verkehrsverbund einreichen (§ 7 der Fahrplanverordnung). Die Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) und die Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet (PZB) führten über das zukünftige Fahrplanangebot auf den Linien S 29 und S 26 in diesem Frühjahr bei ihren Gemeinden Vernehmlassungen durch. Die Planungsgruppen bzw. ihre Gemeinden werden über die Fahrplanstudien im Laufe des ordentlichen Fahrplanverfahrens 1993/95 informiert und zu Stellungnahmen eingeladen. Die definitiven Bahnfahrpläne 1993/95 für das Tösstal und das Weinland werden erst nach der Festlegung der Fahrplanvorgaben durch den Verkehrsrat im Herbst dieses Jahres durch die SBB erstellt.

Nach heutigem Planungsstand für den Einsatz des Rollmaterials auf den S-Bahnlinien werden ab Frühjahr 1992 auf der S 12 die ersten Doppelstockzüge eingesetzt. Das Umstellen von konventionellen S 12-Zugseinheiten auf Doppelstockkompositionen soll Ende 1993 abgeschlossen sein. Das vorzeitige Ausrüsten der Zusatzzüge mit Doppelstockwagen ist nicht möglich, da das Rollmaterial nicht zur Verfügung steht. Die Doppelstockwagen in Zusatzzügen, wie sie zum Beispiel zurzeit nach Schaffhausen verkehren, werden ab 1993 durch konventionelles Rollmaterial ersetzt, damit sie zur Bildung von Doppelstockpendelzügen der dritten Teilerie verwendet werden können.

Der Bau einer neuen unbedienten S-Bahnstation Oberseen/Grüntal (auch Felsenhof-Oberseen genannt), die im regionalen Verkehrsplan enthalten ist, wurde in der Untersuchung zur Berichterstattung über die Motion betreffend eine Gesamtvorlage für neue S-Bahn-Haltestellen (KR Nr. 63/1987) geprüft. Die Haltestelle Felsenhof-Oberseen wies dabei ein recht gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Ob eine solche Haltestelle wirklich zweckmässig ist, wird aber im Rahmen des Postulats betreffend das Angebotskonzept der Tösstallinie (KR Nr. 17/1990) eingehend geprüft. Für weitere Ausbauschritte der S-Bahn Zürich ist zu berücksichtigen, dass die Kapazitäten der SBB bis 1995 durch die Realisierung der 2. Teilergänzung der S-Bahn stark in Anspruch genommen werden. Die nachfolgenden grossen Bauvorhaben im Zusammenhang mit Bahn 2000 und der neuen Eisenbahn-Alpentransversale lassen erwarten, dass Ausbauten im regionalen Verkehr mittelfristig nicht in Angriff genommen werden können.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates, den Zürcher Verkehrsverbund sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 7. August 1991

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**