

Sitzung vom 15. April 2009

**584. Anfrage (S-Bahn-Linienkonzept östlich und nördlich  
von Winterthur im Rahmen der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn)**

Kantonsrat Urs Hans, Turbenthal, Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, und Kantonsrat Peter Weber, Wald, haben am 27. Januar 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss dem derzeitigen Stand der Planung der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn (4. TE) sollen die S-Bahn-Linien östlich und nördlich von Winterthur auf ihren Aussenästen jeweils auf zwei Strecken aufgeteilt werden:

- S11: die eine halbe Stunde nach Wila (Tösstal), die andere halbe Stunde nach Seuzach
- S12: die eine halbe Stunde nach Wil, die andere halbe Stunde nach Schaffhausen
- S24: die eine halbe Stunde nach Weinfeldern, die andere halbe Stunde nach Schaffhausen.

Auf der Strecke Winterthur–Schaffhausen würden demnach drei S-Bahn-Linien verkehren (S12, S24, S33), jede zu anderen Zeiten. Mit diesem Konzept soll insbesondere der unbeliebte Hinketakt beibehalten werden. Die Weinländer würden weiterhin wie heute jede Stunde den schlanken Anschluss an die S12 nach Zürich Stadelhofen–Zürich HB um wenige Minuten verpassen.

Dieses Konzept weist folgende Nachteile auf:

- Es ist unübersichtlich, ausserordentlich kompliziert und deshalb kundenunfreundlich (welcher Zug fährt jetzt nun wohin und zu welchem Zeitpunkt?);
- Gefahr, dass sehr viele Falschfahrer «produziert» werden, die gründlich verärgert werden, möglicherweise die S-Bahn nicht mehr benutzen und somit Negativwerbung für die S-Bahn darstellen;
- das künftige S-Bahn-Netz kann auf den Netzplänen (Übersichtspläne) für das Publikum kaum oder dann nur unverständlich dargestellt werden;
- Gefahr, dass das erfolgreiche, leicht merkbare S-Bahn-Linienkonzept der Zürcher S-Bahn zu einem schwer verständlichen Gewirr von unübersichtlichen Linien führt;
- etc., etc.

Im Raum Bülach–Wehntal–Unterland nimmt der ZVV im Rahmen der 4. TE glücklicherweise von dem seit 1990 existierenden, verwirrenden und wenig tauglichen Konzept der Aufspaltung von S-Bahn-Linien auf die beiden Streckenabschnitte Rafz und Niederweningen Abschied. Sowohl nach Bülach–Rafz–Schaffhausen als auch ins Wehntal werden eigene S-Bahn-Linien mit eigenen Liniennummern eingeführt. Diese befahren jeweils halbstündlich die gleiche Strecke.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Welches sind die Überlegungen des Regierungsrates resp. des ZVV, nördlich und östlich von Winterthur mit der 4. TE einen derart kundenunfreundlichen Linien-Wirrwarr einzuführen?
2. Welche Gründe sprechen dagegen, die S-Bahn-Linien östlich und nördlich von Winterthur immer auf derselben Strecke zu befahren, und zwar je halbstündlich?
3. Ist der Regierungsrat bereit, im Rahmen der 4. TE im Raum östlich und nördlich von Winterthur ein klares und sauberes und dadurch auch kundenfreundliches S-Bahn-Linien-Konzept einzuführen?
4. Welche Infrastrukturmodule müssten in die 4. TE aufgenommen werden, damit auf der Strecke Winterthur–Schaffhausen ein exakter Halbstundentakt der S33 mit direktem Anschluss an die S12 in Winterthur in beiden Richtungen (Winterthur ab xx.12 und xx.52) eingeführt werden kann?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Urs Hans, Turbenthal, Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, und Peter Weber, Wald, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1, 2 und 3:

Der Regierungsrat hat in seiner Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 31/2009 betreffend Abhängigkeiten zwischen Halbstundentakt auf der Tössallinie / Halbstundentakt auf der Etwilerlinie / Ausbau des SBB-Korridors Zürich–Winterthur die Angebotskonzepte für die Regionallinien ab Winterthur ausführlich dargestellt. Es kann darauf verwiesen werden.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass Angebotskonzepte mit aufgeteilten oder nur zeitweise verlängerten S-Bahn-Linien als durchaus kundenfreundlich wahrgenommen werden. Sie ermöglichen in einem deutlich grösseren Einzugsbereich umsteigefreie Direktverbindungen von und nach Zürich. Solche Konzepte werden auf den Linien S3, S4, S5, S6, S8, S10, S11, S12, S16, S17, S18, S26, S41 teilweise seit fast 20 Jahren angeboten.

Zu Frage 4:

Mit Beschluss vom 20. August 2001 hat der Kantonsrat einen Staatsbeitrag von 13,5 Mio. Franken an den Ausbau der SBB-Linie Winterthur–Schaffhausen mit Gesamtkosten von 30 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 3840). Mit diesem Kredit wurden verschiedene Infrastrukturausbauten finanziert, welche die Einführung von zwei statt einer stündlichen Verbindung der S33 von Winterthur nach Schaffhausen ermöglichen. Auf zusätzliche Ausbauten zur Einführung eines reinen Halbstundentaktes wurde verzichtet, weil neben den hohen Zusatzkosten auch mit erheblichen Schwierigkeiten beim Landerwerb im Raum der Stadt Winterthur gerechnet wurde. Zudem hätten sich die Betriebskosten gegenüber dem damaligen Zustand nahezu verdoppelt.

Dank der beschlossenen Infrastrukturausbauten verkehrt die S33 heute zwischen Winterthur und Schaffhausen in einem 25/35-Minuten-Takt. Sie hält an allen Stationen und bietet einmal pro Stunde einen Anschluss an die S12 nach Zürich-Stadelhofen–Zürich HB, das andere Mal an einen Intercity nach Flughafen–Zürich HB. Ausserdem verkehrt auf der Strecke Winterthur–Schaffhausen einmal pro Stunde die beschleunigte S16, die nicht an allen Stationen hält.

Nach Verwirklichung des Ausbaupaketes Durchmesserlinie – 4. Teilergänzungen S-Bahn – erste Umsetzungsetappe ZEB wird die S33 nur noch einmal stündlich zwischen Winterthur und Schaffhausen geführt, mit Anschluss an den Intercity nach Flughafen–Zürich HB. Die zweite Fahrlage der heutigen S33 wird durch die S12 ersetzt, die über Winterthur hinaus nach Schaffhausen verlängert wird. Dadurch entsteht für alle Stationen an der Strecke Winterthur–Schaffhausen neu eine umsteigefreie Direktverbindung nach Zürich Stadelhofen–Zürich HB. Unverändert bleibt das Angebot der S16, die aber neu als S24 zum Flughafen verkehren wird.

Für die Einführung eines reinen Halbstundentaktes der S33 unter Beibehaltung der beschleunigten S16 müssten im Raum der Stadt Winterthur und zwischen Winterthur und Hettlingen, Andelfingen und Marthalen sowie Neuhausen und Schaffhausen umfangreiche Infrastrukturausbauten getätigt werden. Die Strecke ist heute grösstenteils nur einspurig ausgebaut. Da sich die Züge nicht im Bereich der weit auseinander liegenden Bahnhöfe, sondern bei voller Geschwindigkeit auf der Strecke begegnen würden, wären zur Sicherung der heutigen Fahrplanstabilität sehr lange Doppelspurabschnitte erforderlich. Für die erwähnten Ausbauten wurden Investitionskosten in der Grössenordnung von 300–450 Mio. Franken geschätzt. Der Nutzen eines reinen Halbstundentaktes gegenüber einem 25-/35-Minuten-Takt wird auf rund 5% höhere Fahrgastzahlen geschätzt. Wegen dieses ungenügenden Kosten/Nutzen-

Verhältnisses ist die Einführung eines reinen Halbstundentaktes der S33 im Rahmen der 4. Teilergänzungen nicht weiter zu verfolgen. Zum gleichen Schluss kam ein runder Tisch, bestehend aus Vertretern der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland, der Zürcher Planungsgruppe Weinland, der Gemeinde Henggart sowie der Verkehrsunternehmen und dem ZVV.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**