

Sitzung vom 18. November 2009

**1809. Anfrage (Zusätzliche Züge auf der Bahnlinie
Winterthur–Seuzach–Stammheim–Stein am Rhein während
den Hauptverkehrszeiten)**

Die Kantonsräte Martin Farner, Oberstammheim, und Hansjörg Schmid, Dinhard, sowie Kantonsrätin Katharina Weibel, Seuzach, haben am 7. September 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Auf der Linie Stein am Rhein–Stammheim–Seuzach–Winterthur konnten in den letzten Jahren erfreulich grosse Zuwachsraten in der Benutzung des öffentlichen Verkehrs festgestellt werden. Speziell die Arbeitsbevölkerung sowie sehr viele Schülerinnen und Schüler nutzen die S29 täglich für die Verbindung zwischen Arbeitsplatz und Wohnort. Die Züge sind dementsprechend während der Pendlerzeiten überfüllt. Gut die Hälfte reist nach Winterthur, ein guter Drittel steigt um Richtung Zürich und der Rest hat andere Destinationen.

Die Anliegergemeinden der S29 im Bezirk Andelfingen und im Bezirk Winterthur haben bereits seit Jahren zusätzliche und attraktivere Verbindungen während der Pendlerzeiten am Morgen und Abend gefordert. Die Strecke Winterthur–Stammheim–Stein am Rhein führt durch eine landschaftlich einmalige und intakte Region. Ausserdem verbindet die Linie S29 den Kanton Thurgau und Schaffhausen mit dem Kanton Zürich.

In den Augen vieler Pendlern und Gemeinden ist der Halbstundentakt zu den Stosszeiten längst überfällig. Die Gemeinden entlang der S29 unterstützen eine schnellstmögliche Planung und die Realisierung des verdichteten Fahrplanes auf der S29 am Morgen von 6.00 Uhr–9.00 Uhr in Lastrichtung Winterthur und am Abend zwischen 17.00 Uhr–19.00 Uhr wieder zurück.

Den Gemeinden entlang der S29 von Stein am Rhein bis Winterthur ist eine Wartezeit für einen integralen Halbstundentakt der S29 von rund 10 Jahren bis zur Realisierung der 4. Teilergänzung S-Bahn zu lang. Gegenwärtig beraten die Kantone und die SBB über mögliche Teilschritte. Eine Studie des ZVV zeigt eine Möglichkeit zusätzlicher Züge am Morgen und am Abend während der Pendlerströme auf. Eine Einführung gemäss Studie wäre bereits in kurzer Zeit möglich.

Die Einführung des Halbstundentaktes während der Pendlerzeiten führt auch zu einer Entlastung des Verkehrs auf der überlasteten Schnellstrasse zwischen Schaffhausen und Winterthur. Sehr viele Automobilisten würden zusätzlich auf den öffentlichen Verkehr umsteigen!

Auch der tägliche Schleichverkehr zu den Bahnhöfen der S33 und S12 könnte verhindert werden. Die Parkplätze entlang der S29 würden besser und kostendeckend genutzt.

Fragen:

1. Ab welcher Fahrplanperiode können die Gemeinden entlang der S29 mit den dringend notwendigen zusätzlichen und entlastenden Zügen rechnen?
2. Kann die vorliegende Studie bereits ab Dezember 2010 umgesetzt werden? Wenn nein, warum nicht?
3. Wie können die involvierten Gemeinden das Verfahren zusätzlich beschleunigen und unterstützen?
4. Welche Mehrkosten (ZVV) müssen die Gemeinden für die ca. 6 zusätzlichen Züge budgetieren?
5. Wie verlaufen die Verhandlungen mit dem Kanton Schaffhausen, Thurgau bzw. den involvierten Gemeinden?
6. Müssen für die Umsetzung der entlastenden dringend notwendigen Zügen des Übergangskonzeptes zusätzlich neue bauliche Anpassungen vorgenommen werden?
7. Wenn ja, wie hoch sind diese baulichen Kosten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Farner, Oberstammheim, Hansjörg Schmid, Dinhard, und Katharina Weibel, Seuzach, wird wie folgt beantwortet:

Im Korridor Winterthur–Stein am Rhein besteht heute ein stündliches S-Bahn-Angebot (S29) mit einem morgendlichen Zusatzzug in Richtung Winterthur. Auf dem Abschnitt zwischen Winterthur und Seuzach wird das Angebot der S29 durch die stündliche S12 ergänzt. Die beiden S-Bahn-Linien verkehren zusammen im Halbstundentakt. Darüber hinaus ergänzen die Buslinien 605 (Oberstammheim–Ossingen–Andelfingen), 612 (Seuzach–Dinhard–Gütighausen–Andelfingen) und 621 (Marthalen–Ossingen) das Angebot. So ermöglicht beispielsweise die Buslinie 605 zusammen mit der S33 den angenäherten Halbstundentakt zwischen Ossingen und Winterthur. Dabei müssen geringfügig längere Reisezeiten (6 Minuten) in Kauf genommen werden.

Im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wird das Angebot der S29 zu einem integralen Halbstundentakt ausgebaut. Um dieses Angebot ungefähr 2018 einführen zu können, sind verschiedene Infrastrukturausbauten zwischen Winterthur und Stein am Rhein sowie im Korridor Zürich–Winterthur notwendig.

An der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland vom Mai 2009 wurde ein Übergangskonzept S29 vorgestellt. Dieses wurde von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus den Kantonen Schaffhausen und Thurgau sowie den SBB, der Thurbo und dem ZVV, erarbeitet und sieht vor, das Angebot in den Hauptverkehrszeiten zu verdichten. Detaillierte Abklärungen haben gezeigt, dass es fahrplantechnisch möglich wäre, das Angebot in den Hauptverkehrszeiten um fünf Züge auszubauen. Zusammen mit dem bereits eingeführten zusätzlichen Zug am Morgen könnten somit in der Morgen- und Abend-Hauptverkehrszeit insgesamt je drei zusätzliche Züge in Lastrichtung verkehren. Allerdings ist es nicht möglich, mit diesen Zusatzzügen die Stationen Etwilen, Oberwinterthur, Winterthur Wallrüti und Reutlingen zu bedienen. Eine Besonderheit ergibt sich hinsichtlich des Zusatzzugs um 18 Uhr: Infolge eines Trasseekonflikts könnte dieser erst ab Oberwinterthur statt Winterthur verkehren. Eine unmittelbare Umsteigemöglichkeit wäre jedoch gewährleistet.

Zu Fragen 1 und 2:

Infolge der angespannten finanziellen Situation sieht der ZVV grundsätzlich keine Möglichkeit, im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2011/2012 Ausbauten des S-Bahn-Angebots zu finanzieren. Dies betrifft somit auch den an der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland vorgestellten Ausbau des Angebots der S29 in den Hauptverkehrszeiten. Eine Umsetzung ab Dezember 2010 ist dadurch ausgeschlossen.

Es besteht die Möglichkeit, den gewünschten Angebotsausbau im Fahrplanverfahren 2013–2014 erneut zu prüfen. Sollten in jenem Zeitpunkt genügend Mittel für einen Ausbau des S-Bahn-Angebots zur Verfügung stehen, ist ein Ausbau des Angebots zwischen Winterthur und Stein am Rhein in den Hauptverkehrszeiten ab Dezember 2012 denkbar.

Zu Frage 3:

Wie in § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PGV, LS 740.1) festgehalten, sind Gemeinden und Transportunternehmen berechtigt, über das Verbundangebot hinaus zusätzliche Fahrplanverdichtungen vorzunehmen. Die Gemeinden tragen die vollen Kosten der zusätzlichen Verkehrsangebote. Das Übergangskonzept einer derartigen §-20-Leistung könnte noch auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 von den Gemeinden bestellt werden. Die Haltestellen-

abfahrten von Angebotserweiterungen gemäss §20 PVG werden den Gemeinden nicht belastet. Eine Übernahme ins reguläre Verbundangebot ist – eine ausreichende Nachfrage vorausgesetzt – jeweils nur auf einen grossen Fahrplanwechsel hin möglich, in der Regel frühestens nach vier Jahren (zwei Fahrplanperioden). Ab diesem Zeitpunkt werden den Gemeinden die zusätzlichen Haltestellenabfahrten belastet.

Zu Frage 4:

Gegenüber dem heutigen Angebot sieht das Übergangskonzept fünf zusätzliche Züge pro Tag vor. Die Mehrkosten betragen Fr. 740'800 pro Jahr.

Es ist denkbar, dass sich der Kanton Schaffhausen an diesen Kosten beteiligt.

Zu Frage 5:

Die Verhandlungen mit den beteiligten Parteien verlaufen konstruktiv und erfolgreich. Vertreter der Kantone Schaffhausen und Thurgau, der SBB (Infrastruktur) und Thurbo (Betrieb) sowie des ZVV (Besteller) suchten im Zeitraum November 2008 bis April 2009 nach Lösungen, um das Angebot in den Hauptverkehrszeiten ausbauen zu können, bis mit den 4. Teilergänzungen ab etwa 2018 der integrale Halbstundentakt auf der S29 angeboten wird. Es wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet und auf deren Realisierbarkeit und Qualität untersucht. Die oben erwähnte und an der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland vorgestellte Variante stellt das Ergebnis dieser Verhandlungen dar und wird von allen Beteiligten der Arbeitsgruppe getragen.

Der Kanton Schaffhausen ist als Besteller an einer raschen Umsetzung interessiert. Da die Zusatzzüge nicht in Etwilen halten werden, ist der Kanton Thurgau nicht betroffen und tritt somit nicht als Besteller auf.

Zu Fragen 6 und 7:

Für die im Rahmen der Arbeitsgruppe erarbeitete Lösung der fünf morgendlichen und abendlichen Zusatzzüge muss keine Infrastruktur gebaut werden. Es fallen dementsprechend keine baulichen Kosten an.

Um einen integralen Halbstundentakt anbieten zu können (entsprechend dem geplanten Angebot der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn), sind jedoch mehrere Ausbauten nötig.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi