

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 27/2009

Sitzung vom 15. April 2009

581. Anfrage (Halbstunden-Hinketakt auf dem Abschnitt Bauma–Wald–Rüti [Tösstallinie] mit minimalem Ausbau des Bahnhofes Wald [ohne Personenunterführung])

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

Gemäss Aussagen von ZVV-Verkehrsplaner D. B. im «Landboten» vom Samstag, 17. Januar 2009 ist auf dem Abschnitt Bauma–Wald–Rüti ein Hinketakt mit zwei Zügen pro Stunde möglich. Allerdings seien gemäss D. B. im Bahnhof Wald Investitionen von ca. 10 Mio. Franken nötig (Perronkante mit Personenunterführung), weil die Züge sich im Bahnhof kreuzen würden. «Sonst erhalten die SBB vom Bundesamt für Verkehr gar keine Bewilligung.»

Mit dem Hinketakt auf der Tösstallinie und dem Viertelstundentakt von S5 und S15 auf der Glattallinie entstünden in Rüti akzeptable Anschlüsse an das übrige S-Bahn-Netz: mit dem einen Zug 3 Minuten Umsteigezeit, mit dem anderen ca. 8 Minuten. Diese «Hinketaktlösung» wäre als Übergangslösung bis zur Einführung des exakten Halbstundentaktes für die Tösstaler Bevölkerung durchaus hinnehmbar. Allerdings muss darauf hingewirkt werden, dass für Wald keine Investitionen vorgesehen werden, die später nicht mehr benötigt werden, das heisst Verzicht auf eine teure Personenunterführung.

Es sind Beispiele bekannt, bei welchen auf vergleichbaren Nebenlinien Kreuzungen in Bahnhöfen mit Lokalzügen ohne teure Personenunterführungen auskommen und zur vollen Zufriedenheit der Passagiere und der Bahnbetreiber funktionieren (Bahnhof Forbach an der Karlsruher Stadtbahnstrecke Rastatt–Freudenstadt im Schwarzwald, Vinschgauerbahn im Südtirol). Die Perrons sind so angeordnet, dass die Bahnpassagiere nur ein Gleis überqueren müssen und so die Übersicht sowohl für die Wagenführer als auch für die Passagiere problemlos gewährleistet ist.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Kennt der Regierungsrat resp. der ZVV die Verkehrsverhältnisse in Forbach an der Karlsruher Stadtbahnstrecke Rastatt–Freudenstadt, auf welchem Bahnhof die Züge kreuzen, ohne dass eine teure Personenunterführung erstellt wurde?

2. Wann hat der ZVV oder die SBB mit dem Bundesamt für Verkehr verhandelt, unter welchen Umständen eine Kreuzung der Tösstal-Züge in Wald ohne Personenunterführung möglich sei? Liegt der schriftliche Bericht des BAV vor? Wie lautet er?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich dafür einzusetzen, dass für den Bahnhof Wald rasch Lösungen untersucht resp. vorgeschlagen werden, die kostengünstig sind (ohne Personenunterführung)? Das Ziel soll sein, auf der Bahnstrecke Bauma–Wald–Rüti eine zweimalige stündliche Bedienung der Bahnhöfe auf kostengünstige und sicherheitsmässig einwandfrei funktionierende Art möglichst rasch einzuführen.
4. Auf wann können die Prüfungsberichte über kostengünstige Lösungen für den Bahnhof Wald erwartet werden (von SBB und BAV)?
5. Auf welchen Fahrplanwechsel kann die zweimal stündliche Bedienung im oberen Tösstal eingeführt werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

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

Zu Frage 1:

Die Stadtbahn Karlsruhe 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 betreffend Zugänglichkeit ohne Personenunterführung. Beim Vergleich mit ausländischen Bahnen ist zudem zu beachten, dass sowohl die Gesetzgebung wie auch die Bewilligungspraxis jeweils landesspezifisch ausgestaltet sind. Ohnehin sind bei einem Vergleich mit anderen Projekten immer die jeweils besonderen und individuellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Zu den Fragen 2 bis 5:

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 (Modernisierungsprojekt SBB).

Von den Modernisierungsmassnahmen der SBB zu unterscheiden sind die Angebotsausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich. Diese fussen 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. Sie werden für das Tösstal unter anderem den reinen Halbstundentakt auf der Strecke Winterthur–Bauma–Wald–Rüti und eine stündliche Direktverbindung Wila–Kollbrunn–Seen–Winterthur–Zürich bringen (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).

Mit dem heutigen Fahrplan finden in Wald keine Kreuzungen von Personenzügen statt. Das gilt wegen der grossen Distanzen zwischen den Stationen auch im Verspätungsfall. Im Bahnhof Wald ist somit für Ein- und Aussteiger immer nur ein Gleis belegt. Der Ausbau im Rahmen des Modernisierungsprojektes der SBB berücksichtigt unter anderem diese Randbedingungen. Das Projekt sieht vor, dass das heutige Gleis 1 aufgehoben und Gleis 2 durch einen Umbau des Perrons direkt vom Stationsgebäude aus betreten werden kann. Diese Perronkante wird den Zugang zum haltenden Zug bilden und für den behindertengerechten Zugang auf 55 cm angehoben. Die gewählte Lösung ist auch sinnvoll im Hinblick auf den geplanten Halbstundentakt im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich, der keine Kreuzungen in Wald vorsieht. Das Modernisierungsprojekt ist damit aufwärtskompatibel zu den 4. Teilergänzungen.

Eine zweimal stündliche Verbindung im Tösstal wäre bei der heutigen Bahninfrastruktur mit einem hinkenden Halbstundentakt zwar möglich, würde aber neu Zugskreuzungen von S-Bahn-Zügen in Wald bedingen. Im Gegensatz zur heutigen Lösung und der Lösung im Rahmen der

4. Teilergänzungen würden damit in Wald gleichzeitig zwei Gleise mit Zügen belegt. Bei einem schienengleichen Zugang zu beiden Gleisen (ohne Unterführung) könnte der Zugang nur durch ein Überschreiten des Gleises 2 zur schmalen und nicht mehr den Normen entsprechenden Einstiegs-kante beim Gleis 3 erfolgen. Die SBB erachten eine solche Lösung mit einer Nutzungsänderung gegenüber dem heutigen Zustand aufgrund der Erfahrungen bei anderen Projekten als nicht bewilligungsfähig. Das Gleiche gälte für einen schienengleichen Zugang nach der Umsetzung des Modernisierungskonzeptes. Aus diesen Gründen müsste am Gleis 3 zusätzlich ein neues Aussenperron mit entsprechender Infrastruktur erstellt werden. Dieses würde gemäss bestehendem Standard mit einer Personenunterführung erschlossen und Kosten von rund 10 Mio. Franken verursachen. Eine schienengleiche Erschliessung des neuen Aussenperrons mit einem gesicherten Niveauübergang (Barriere) wäre zwar denkbar, wobei die Bewilligungsfähigkeit einer solchen Lösung aufgrund der konkreten Umstände fraglich wäre. Kostenmässig würde eine solche Lösung aber wegen der Investitionen in das neue Aussenperron, den Niveauübergang und in die Sicherungsanlagen und Sicherungstechnik kaum entscheidend günstiger ausfallen. Ausserdem wären das neue Aussenperron mit Infrastruktur und der Niveauübergang mit Sicherungsanlagen (oder die Personenunterführung) für die Umsetzung der 4. Teilergänzungen nicht nötig. Diese Investitionen würden daher nur für eine kurze Übergangsfrist getätigt und nachher keinen Nutzen mehr bringen. Sie würden zudem nur eine Lösung mit einem Hinketakt ermöglichen, der betrieblich nicht sinnvoll ist und in Rüti eine unattraktive Anschlusssituation bilden würde.

Demgegenüber werden die 4. Teilergänzungen für das Tösstal umfangreiche Verbesserungen bringen. So wird unter anderem auf der Strecke Winterthur–Bauma–Wald–Rüti ein reiner Halbstundentakt eingeführt. Dieser 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 4. Teilergänzungen bestehen zudem aus verschiedenen Massnahmen, die untereinander und sowohl auf die Durchmesserlinie wie auch auf die Konzepte des Bundes im Bereich HGV und ZEB abgestimmt sind. Mit der Einführung des integralen Halbstundentaktes im Tösstal ist etwa 2018 zu rechnen. Eine Abweichung von diesem Umsetzungsprogramm und die Einführung eines Hinketakts sind – wie bereits in der Vorlage 4509 ausführlich dargelegt – nicht sinnvoll. An dieser Beurteilung hat sich nichts geändert.

Bei der geschilderten Ausgangslage und aufgrund der Einschätzungen der SBB besteht kein Anlass, eine Kreuzung der Züge im Bahnhof Wald mit einem Zugang ohne Personenunterführung vertieft durch das BAV prüfen zu lassen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi