

ANFRAGE von Peter Weber (Grüne, Wald), Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti) und Patrick Hächler (CVP, Gossau)

betreffend Halbstunden-Hinketakt auf dem Abschnitt Bauma – Wald – Rüti (Tösstallinie) mit minimalem Ausbau des Bahnhofes Wald (ohne Personenunterführung)

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?

Peter Weber
Karin Maeder-Zuberbühler
Patrick Hächler