

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 31/2009

Sitzung vom 15. April 2009

583. Anfrage (Abhängigkeiten zwischen Halbstundentakt auf der Tösstallinie / Halbstundentakt auf der Etwilerlinie / Ausbau des SBB-Korridors Zürich–Winterthur)

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

Im Antrag zur kantonalen Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» (Vorlage 4509) verweist der Regierungsrat darauf, dass im Tösstal und auf der Etwilerlinie der Halbstundentakt erst nach Beendigung der Ausbaumassnahmen auf dem SBB-Korridor Zürich–Winterthur resp. nach der Vollendung der 4. Teilergänzung der S-Bahn eingeführt werden könne, d. h. frühestens ab ca. 2018 – aber nur, falls die Ausbauten Zürich–Winterthur vom Bund rechtzeitig finanziert würden (ZEB I).

Der Zusammenhang zwischen den Ausbaumodulen und den Angebotsverbesserungen wird nicht erläutert. Bekannt ist aber, dass gemäss dem derzeitigen Stand der Planung der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn (4. TE) östlich und nördlich von Winterthur die S-Bahn-Linien auf ihren Aussenästen jeweils auf zwei Strecken aufgeteilt werden sollen:

- 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 Weinfeld, die andere halbe Stunde nach Schaffhausen.

Die S11 würde gegenüber heute um eine Viertelstunde verschoben, ebenso die S12. Deshalb wären die Abhängigkeiten auf den Linien von Winterthur ins Tösstal und nach Etwilen-Stein am Rhein gross.

Bei einer Beibehaltung der S12 in der heutigen Fahrlage würden sich weder auf der Tösstal- noch auf der Etwilerlinie Abhängigkeiten vom Ausbau des SBB-Korridors Zürich–Winterthur ergeben. Die Tösstallinie verfügt in Winterthur überdies über zwei separate Kopfgeleise, und in Rüti ist ebenfalls ein Gleis für die Tösstallinie immer frei. Aus infrastruktureller Sicht kann der Halbstundentakt (exakter 30-Minuten-Takt oder Hinketakt) auf der Tösstallinie zeitlich unabhängig eingeführt werden. Ähnlich verhält es sich auf der Etwilerlinie.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Welches sind die Gründe für eine Umorganisation des S-Bahn-Liniennetzes nördlich und östlich von Winterthur? Welche Vorteile verspricht sich der Regierungsrat aus dieser umfassenden Umstrukturierung? Welche Nachteile sind damit verbunden?
2. Ist der Regierungsrat bereit, auf den beiden Linien (Winterthur–Bauma–Rüti und Winterthur–Etwilen) am bestehenden Konzept mit der Aufteilung der S12 auf die beiden Äste in den heutigen Fahrplänen festzuhalten und damit auf den Linien ins Tösstal und nach Stein am Rhein den Halbstundentakt unabhängig von (unsicheren) Ausbauten im SBB-Korridor Zürich–Winterthur auf den nächst möglichen Termin einzuführen (in einer ersten Phase allenfalls auch als Hinketakt)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

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

Zu Frage 1:

Gemäss 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) sind die 4. Teilergänzungen der S-Bahn zeitlich abgestimmt auf die Fertigstellung der Durchmesserlinie umzusetzen. 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.

Mit den Ausbausritten der Durchmesserlinie, den 4. Teilergänzungen S-Bahn, der ersten Umsetzungsetappe von ZEB und den HGV-Anschlüssen haben der Bund, die SBB und der Kanton Zürich ein in sich optimiertes Paket erarbeitet, das in den Jahren 2013, 2015 und etwa 2018 in Etappen fertiggestellt werden soll. Im Rahmen dieses Ausbaupaketes wird das Liniennetz der Zürcher S-Bahn umfassend angepasst. Dadurch erfahren die meisten S-Bahn-Linien Veränderungen, die auf-

einander abgestimmt werden müssen, wobei auch die Trassenbelegungen durch den nationalen und internationalen Fernverkehr sowie den Güterverkehr zu berücksichtigen sind. Dabei ist auch auf eine sorgfältige Abstimmung zwischen Infrastrukturausbauten, Fahrzeugbestellungen und Angebotsanpassungen zu achten.

Die Regionallinien ab Winterthur sind an den Ausbau des Korridors Zürich–Winterthur gekoppelt. Dieser Ausbau ermöglicht zahlreiche Verbesserungen, die sich wiederum positiv auf die Regionallinien ab Winterthur auswirken:

- Die S11, die heute nur in den Hauptverkehrszeiten als beschleunigte S-Bahn zwischen Zürich Hardbrücke und Winterthur verkehrt, wird neu ganztags im Halbstundentakt geführt. Zusammen mit der S12 entsteht auf dieser Strecke ein Viertelstundentakt.
- Für die Stationen auf den Strecken Winterthur–Wil und Winterthur–Schaffhausen können neue umsteigefreie Direktverbindungen von und nach Zürich angeboten werden («Durchbindungen»). Die Durchbindung auf der Strecke Zürich–Winterthur–Wil kann aufgrund der belegten Trassen des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen einzig durch die Verlängerung der Linie S12 erreicht werden. Auf der Strecke Zürich–Winterthur–Schaffhausen befinden sich auf dem Abschnitt Winterthur–Schaffhausen zahlreiche Einspurabschnitte. Für eine Durchbindung ist die Verlängerung der S12 ebenfalls die beste Lösung. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wird die halbstündlich verkehrende S12 ab Winterthur je einmal pro Stunde nach Wil, das andere Mal nach Schaffhausen geführt.
- Die integral geführte S11 wird einmal pro Stunde ab Winterthur nach Wila (Tösstal) und das andere Mal nach Seuzach verlängert. Dadurch entstehen auch für diese Gebiete umsteigefreie Direktverbindungen von und nach Zürich.
- Die S16 wird neu vom rechten Seeufer nur noch bis Flughafen geführt, die S8 vom linken Ufer nur noch bis Winterthur. Eine neue S24 ersetzt die S16 auf der Strecke Flughafen–Winterthur–Schaffhausen und die S8 auf der Strecke Winterthur–Weinfelden (je stündlich). Dadurch erhalten neben Frauenfeld und Weinfelden neu auch alle anderen Bahnhöfe auf der Strecke zwischen Winterthur und Weinfelden eine umsteigefreie Direktverbindung zum Flughafen.
- Auf der Strecke Winterthur–Bauma–Rüti wird ein reiner Halbstundentakt eingeführt (S26). Dadurch entstehen 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 neuen Durchbindungen in Winterthur sowie der Viertelstundentakt durch S11 und S12 auf der Strecke Winterthur–Zürich und der Halbstundentakt im Tösstal und Richtung Etzwilen ergeben eine deutliche Attraktivitätssteigerung für die Bahnstationen auf den Regionalstrecken ab Winterthur. Zudem werden durch den Wegfall des Umsteigens in Winterthur die Zuverlässigkeit der Transportkette erhöht und die kapazitätskritischen Unterführungen im Bahnhof Winterthur entlastet.

Nach Fertigstellung des Ausbaupaketes werden sich die Kundinnen und Kunden der S-Bahn Zürich teilweise an neue Liniennummern und veränderte Abfahrtszeiten gewöhnen müssen. Dies führt aber erfahrungsgemäss nur in den ersten Tagen nach dem Fahrplanwechsel zu einzelnen Missverständnissen. Die zunehmend ausgebauten Kundeninformationssysteme in und um die öffentlichen Verkehrsmittel und eine entsprechende Kommunikationskampagne werden eine umfassende und frühzeitige Information sicherstellen und eine schnelle Akzeptanz des neuen Fahrplanes unterstützen.

Zu Frage 2:

Infolge der engen Vernetzung und der hohen Auslastung des Zürcher Bahnnetzes bestehen grosse Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Linien, deren Anschlüssen und deren Ausbau. Ein einzelner Ausbauschritt ist daher nie isoliert, sondern immer auch im Hinblick auf das Gesamtsystem zu beurteilen. Diese Gesamtsicht wird mit den Ausbauschritten der Durchmesserlinie, den 4. Teilergänzungen S-Bahn, der ersten Umsetzungsetappe von ZEB und den HGV-Anschlüssen wahrgenommen. In der Weisung zur Vorlage 4509 (Kantonale Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle») hat der Regierungsrat das Ausbaupaket der 4. Teilergänzungen und dessen enge Abstimmung auf die Durchmesserlinie und die nationalen Projekte ausführlich dargelegt. Gleichzeitig hat er darauf hingewiesen, dass eine vorgängige isolierte Einführung eines Halbstunden- bzw. eines Hinketaktes ab Winterthur ins Tösstal und auf der Strecke Winterthur–Seuzach–Stammheim nur mit Investitionen von rund 50 Mio. Franken zu verwirklichen wäre und dass diese Investitionen am falschen Ort getätigt würden, weil sie nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen mehrheitlich nicht mehr sinnvoll genutzt werden könnten. An dieser Beurteilung hat sich nichts geändert.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi