

ANFRAGE von Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)

betreffend Angebotskonzept für die Tösstallinie (Winterthur-Bauma-Rüti-Rapperswil)

Auf den Fahrplanwechsel 1999 soll auf der Tösstallinie zeitweise der Halbstundentakt eingeführt werden. Damit kann ein Teil des Versprechens zur 2. Teilergänzung der S-Bahn bezüglich der Tösstallinie mit sechsjähriger Verspätung eingelöst werden. 1989 führte der Regierungsrat aus: "1993 soll im Zuge dieser Ergänzungsvorlage, aber ohne bauliche Massnahmen, zwischen Winterthur und Bauma ein Halbstundentakt angeboten werden."

Für die Tösstallinie fehlt aber weiterhin ein Gesamtkonzept. Die Bahnstationen sind teilweise sehr weit auseinander, die Bahn fährt direkt an Siedlungen vorbei, ohne dass Haltestellen vorhanden wären.

Die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) hat bekanntlich die von den SBB jahrelang vernachlässigte Seelinie (Schaffhausen-Romanshorn) vor allem deshalb übernehmen können, weil sie überzeugend aufzeigen konnte, wie sie diese Linie zu einer modernen, attraktiven Linie ausbauen will: es sind neue, rasch beschleunigende und bremsende Leichttriebfahrzeuge in Betrieb genommen und fünf neue Haltestellen näher bei den Siedlungen erstellt worden.

Bezüglich der Tösstallinie stellen sich folgende grundsätzliche Fragen:

1. Ist der Regierungsrat heute auch davon überzeugt, dass auf der Tösstallinie ohne bauliche Massnahmen kein echter Halbstundentakt eingeführt werden kann (nicht nur zwei Züge pro Stunde im "Hinketakt", sondern ein exakter Halbstundentakt)?
2. Welche Schlüsse zieht der Regierungsrat daraus?
3. Kann der Regierungsrat ausführlich berichten, was der Zürcher Verkehrsverbund seit 1990 bezüglich Tösstallinie unternommen hat (Studien, Fahrplan- und Ausbaukonzepte)? Welches sind die Resultate der Tätigkeiten des ZVV in dieser Hinsicht?
4. Auf wann wird auf der Tösstallinie der echte Halbstundentakt eingeführt, mindestens zwischen Winterthur und Bauma? Welche baulichen Massnahmen sind dazu nötig und wieviel kosten diese?
5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Auffassung, dass auf der Tösstallinie neben den Zügen mit Halt auf allen Stationen zwischen Winterthur und Bauma eine genügende Anzahl von "Schnellzügen" (mit Halt zum Beispiel nur noch in Seen und Turbenthal) eingesetzt werden sollten?
6. Alle Zugseinheiten der S-Bahnlinie S 12 stehen in Seen jeweils 26 Minuten nutzlos umher. Was kosten die Stillstandszeiten in Seen täglich, monatlich und jährlich? Wer kommt für diese Kosten auf? Welche Tätigkeiten führt das Personal in dieser Zeit in Seen aus? Gäbe es keine besseren und intelligenteren Ideen als das Herumstehenlassen der teuren S-Bahn-Kompositionen in Seen (zum Beispiel die Weiterführung bis mindestens nach Kollbrunn)?

7. Auf wann kann mit der Verwirklichung der seit 1978 im kantonalen Verkehrsplan als "geplant" eingetragenen Haltestelle "Oberseen" gerechnet werden? Wie hoch sind die Erstellungskosten für diese Haltestelle?
8. Auf wann können im Tösstal Leichttriebfahrzeuge eingesetzt werden? Welche Fahrzeitgewinne können mit diesen Fahrzeugen auf der Strecke Winterthur-Bauma und welche auf der gesamten Strecke realisiert werden?
9. Wäre mit den Fahrzeitverkürzungen die Einrichtung weiterer Haltestellen im oberen Streckenabschnitt (Widen-Altlandenberg, Wellenau, Lipperschwändi, Schmittenbach, Fistel, Jonatal, Wald Nord) möglich? Welche Baukosten würden die erwähnten neuen Haltestellen verursachen?
10. Auf wann kann vom ZVV ein Gesamtkonzept für die Tösstallinie erwartet werden. Ist der Regierungsrat bereit, zum Beispiel bei der innovativen Mittel-Thurgau-Bahn oder mit einer breit angelegten öffentlichen Ausschreibung ein Gesamtkonzept für die Tösstallinie einholen zu lassen (eventuell ohne Beteiligung des ZVV)?

Besten Dank für die Beantwortung.

Esther Zumbrunn