

**INTERPELLATION** von Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)

betreffend Ausbau des ÖV-Korridors Schaffhausen-Winterthur

---

Am 24. November 1997 reichte ich eine Anfrage betreffend Einrichtung des Halbstundentaktes auf der S 33 (Winterthur-Schaffhausen) und der Führung der IC-Züge Stuttgart-Zürich über Winterthur-Flughafen ein (KR-Nr. 403/1997). Der Regierungsrat beantwortete den Vorstoss zusammen mit dem Postulat KR-Nr. 379/1997 am 4. Februar 1998. Die Antwort fiel sehr unqualifiziert aus. Es wird lediglich erwähnt, dass eine Arbeitsgruppe zur Prüfung des ganzen Problemkreises an der Arbeit sei. Mit keinem Wort wurde erwähnt, dass der Kanton Zürich zusammen mit der Stadt Zürich und dem Kanton und der Stadt Schaffhausen an einer Studie des deutschen "Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn" (Stuttgart-Singen) finanziell beteiligt war, welche exakt diese Themen bearbeitete. Die Studie wurde durch die Europäische Union und der Schweiz als INTERREG-Projekt mitfinanziert. Die Ergebnisse der "Strategiestudie" liegen gemäss einem Bericht des "Landboten" vom 18. März 1998 bereits seit Ende letzten Jahres vor.

Die Führung der internationalen Schnellzüge Stuttgart-Zürich über Winterthur-Flughafen ist nach wie vor überfällig. Ebenso die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der SBB-Strecke Schaffhausen-Winterthur (S 33). Beide Massnahmen erfordern grössere Infrastrukturausbauten.

Ich bin der Ansicht, dass in der "Strategiestudie Gäubahn" die wesentlichen Fragen geklärt wurden und erlaube mir im Anschluss daran, dem Regierungsrat wiederum Fragen zu stellen, auf deren schlüssige Beantwortung ich hoffe:

IC-Züge Stuttgart-Schaffhausen-Winterthur-Zürich:

1. Warum ging der Regierungsrat, resp. die Volkswirtschaftsdirektion, in der Antwort vom 4. Februar 1998 mit keinem Wort auf die "Strategiestudie Gäubahn" ein?
2. Welches sind die Finanzträger der Studie? Wieviel hat sie gekostet und wer hat wieviel daran bezahlt? Welche Stellen des Kantons Zürich haben sich daran beteiligt? Wer vom Kanton Zürich war in der Begleitgruppe delegiert? War die Volkswirtschaftsdirektion miteinbezogen (wie und wann)?
3. Welches sind für den Regierungsrat die wesentlichsten Ergebnisse und Erkenntnisse der "Strategiestudie Gäubahn"? Wann wird sie der Öffentlichkeit vorgestellt und in welcher Form?
4. Welche Infrastrukturmassnahmen werden für die Führung der zweistündlich verkehrenden IC-Züge Stuttgart-Zürich über Winterthur-Flughafen-Zürich benötigt und an welchen Orten (Doppelspuren in Deutschland und in der Schweiz, Stationsausbauten, Sicherungsanlagen)? Welche Massnahmen werden für die Verdichtung auf den Stundentakt benötigt? Welche Kosten verursachen diese?
5. Welche Fahrzeitgewinne können mit der Einführung der Neigezugtechnik zwischen Stuttgart und Zürich erreicht werden (über Bülach und über Winterthur-Flughafen)?

Können mit der Neigezugtechnik bei der Route über Winterthur grössere Fahrzeitgewinne erzielt werden als über Bülach? Welche Probleme stellen sich bei der Beibehaltung der Linienführung und des Haltes in Bülach (IC Stuttgart-Zürich zwischen Bülach-Zürich in der Funktion eines S-Bahn-Zuges, Zuglänge)?

6. Welche zeitlichen Vorteile ergeben sich für die Ostschweiz (insbesondere für St. Gallen) für die Fahrt nach Stuttgart bei der Führung der IC-Züge über Winterthur statt über Bülach?
7. Wurde in der Studie auch untersucht, welche Massnahmen erforderlich wären, wenn gemäss der am 6. September 1996 in Lugano vom deutschen Verkehrsminister M. Wissman und von Bundesrat M. Leuenberger unterzeichneten Vereinbarung die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Zürich auf 2 Stunden 15 Minuten gesenkt würde? Welches sind die allfälligen Ergebnisse?
8. Wäre es nach Ansicht des Regierungsrates denkbar, die Schnellzüge Stuttgart-Schaffhausen-Winterthur-Flughafen-Zürich mit einer neuen Verbindungslinie zwischen der Andelfinger- und der Stammheimer-Linie über die Thur bei Dätwil neu über Thalheim-Seuzach zu führen?

#### Halbstundentakt S 33:

9. Welche Infrastrukturmassnahmen (Doppelspurabschnitte, Stationsausbauten, Sicherungsanlagen) werden für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S 33 Schaffhausen-Winterthur benötigt? Wo sind diese zu erstellen? Mit welchen Kosten ist dabei zu rechnen?
10. Auf wann kann der integrale Halbstundentakt eingeführt werden?
11. Wäre eine "Durchbindung" der S 33 mit einer der in Winterthur endenden, resp. beginnenden S-Bahnlinien denkbar (z.B. mit der S 8)?
12. Wäre zur besseren Erschliessung der Stadt Winterthur die Einrichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle "Veltheim/Wülflingen" (im Bereich des Schulhauses "Talhofweg") machbar? Welche Kosten würde eine solche neue Haltestelle verursachen (baulich, betrieblich)?

Esther Zumbrunn

H. Kunz  
P. Weber  
Dr. U. Talib-Benz  
P. Förtsch  
Hp. Amstutz  
G. Fischer  
T. Kohler

A. Schaller  
I. Schmid  
F. Müller  
B. Hunziker Wanner  
Th. Müller  
E. Hollenstein

H. Müller  
T. Baggenstos  
A. Kugler  
B. Gschwind  
N. Bolleter-Malom  
A. Weil-Goldstein

#### Begründung

Der Regierungsrat geht in der Beantwortung meiner Anfrage (KR-Nr. 403/1997) offensichtlich nicht auf aktuelle Erkenntnisse und Strategien ein (vgl. "Landbote" vom 18. März 98). Ich bitte ihn darum, im Sinne einer transparenten Information dies und seine Stellungnahme dazu der Öffentlichkeit nicht vorzuenthalten.