

Sitzung vom 3. März 1999

414. Anfrage (Angebotskonzept für die Tösstallinie Winterthur–Bauma–Rüti–Rapperswil)

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 15. Dezember 1998 folgende Anfrage eingereicht:

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 wie viel 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-Bahn-Linie S12 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)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat

I. Die Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Im Rahmen der Ausbauten «2. Teilergänzung S-Bahn Zürich» wurde unter Federführung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in enger Zusammenarbeit mit den SBB und den Gemeinden im Tösstal ein neues Angebotskonzept entwickelt. Es wird per Fahrplanwechsel 1999 umgesetzt. Es zeichnet sich aus durch:

- Gute Anschlüsse an die S12 (nach Zürich), aber auch an die S8 (nach Zürich Nord) in Winterthur
- Halbstündlicher Anschluss in Rüti an die S5 in Richtung Zürich
- Stündliche gute Verbindung von Fischenthal über Rüti nach Zürich
- Stündliche durchgehende Verbindung Winterthur–Rapperswil
- Stündliche Anschlüsse an den Fernverkehr
- Optimale Wirtschaftlichkeit

Das gewählte Konzept wurde in einem längeren, intensiven Fahrplanentwicklungsprozess erarbeitet und ist aus 25 Varianten als bestes hervorgegangen. Insbesondere hat sich gezeigt, dass dieses Konzept gegenüber einem reinen Halbstundentakt mehr Vorzüge aufweist. Die Wünsche der Gemeinden werden in einer Art erfüllt, dass diese der Lösung einhellig zugestimmt haben. Die Einführung eines symmetrischen Halbstundentaktes ist deshalb ebensowenig angezeigt wie die erneute Ausarbeitung eines neuen Gesamtkonzeptes.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Angebotes im Tösstal wird für die nächste Zukunft ein der Region angemessenes Angebot erbracht. Darüber hinausgehende Ausbauschnitte sind derzeit nicht geplant. Der Einsatz von Schnellzügen im Tösstal ist in den nächsten Jahren nicht vorgesehen, weil dies zu einem Überangebot führen würde, das vom Markt – und damit vom Verkehrsaufkommen her – nicht zu rechtfertigen ist. Ebensowenig besteht die Absicht, die Leistungen im Tösstal auszuschreiben.

Im Rahmen der Fahrplanentwicklung hat sich gezeigt, dass mit Leichttriebfahrzeugen keine grundsätzlich anderen und besseren Fahrpläne für das Tösstal gebildet werden können. Sobald aber Rollmaterialbeschaffungen anstehen, werden Leichttriebfahrzeuge aus Wirtschaftlichkeitsgründen auch für das Tösstal in die Prüfung miteinbezogen.

Die S12 hat am Endpunkt in Winterthur Seen eine Wendezeit von 26 Minuten. Diese ergibt sich zwangsweise durch die Einbettung der S12 in das gesamte Bahnsystem in diesem Raum (Marktbedürfnisse, Trasseverfügbarkeit, Anschlussbeziehungen) sowie der Wahl von Winterthur Seen als Endpunkt der Linie.

Die Produktivität des eingesetzten Personals und die Kosten sind vom Fahrplankonzept abhängig. Ein Fahrplankonzept mit kürzeren Wendezeiten lohnt sich vom wirtschaftlichen Standpunkt her nur, wenn auf einer Linie insgesamt tiefere Gesamtkosten entstehen. Als Alternative zu den Stillstandszeiten in Winterthur Seen wäre die Verlängerung der S12 nach Kollbrunn denkbar. Das würde allerdings gegenüber dem heutigen Zustand zu Mehrkosten von mindestens Fr. 500000 pro Jahr führen, hauptsächlich wegen der Entrichtung von zusätzlich anfallenden Infrastrukturbenutzungsgebühren. Dem würden auf der Ertragsseite nur unwesentlich höhere Erlöse gegenüberstehen, zumal sich die S12 und S26 innerhalb von 15 Minuten folgen.

Die Wendezeit der S12 in Winterthur Seen wird vom Lokomotivführer u.a. für einen Kontrollgang durch den Zug genutzt. Dabei werden Abfälle beseitigt, Fundsachen eingesammelt und wenn nötig kleine Störungen behoben. Davon profitieren die Fahrgäste, denen eine angenehme Reiseatmosphäre vermittelt wird. Im Übrigen sind die Kosten von Stillstandszeiten in den Gesamtkosten für die Leistungserbringung enthalten und werden nicht spezifisch verrechnet.

Der kantonale Verkehrsplan dient in erster Linie der Raumsicherung für mögliche künftige Vorhaben. Im kantonalen Verkehrsplan als «geplant» enthaltene Haltestellen werden dann erstellt, wenn es die wirtschaftlichen Verhältnisse erfordern. Der Bau einer neuen Haltestelle Oberseen wird im Verlauf der nächsten zwei Jahre im Rahmen des Postulates «Winti-Bahn» geprüft.

Die Kosten für den Bau einer neuen Haltestelle können nicht generell festgelegt werden. Sie sind unter anderem abhängig vom Ausbaustandard, vom Landbedarf und von der Topografie. Bei einfachsten Verhältnissen kann eine kostengünstige Haltestelle an einer Regionallinie für rund Fr. 300000 erstellt werden. Bei S-Bahn-Haltestellen für Doppelstockzüge liegen die Kosten wesentlich höher. Für genauere Kostenangaben sind fallweise detaillierte Untersuchungen notwendig.

Im Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 26. Mai 1993 zu den Postulaten KR-Nr. 17/1990, KR-Nr. 135/1989 und KR-Nr. 256/1992 wurde zu gewünschten

Haltestellen im Tösstal darauf hingewiesen, dass auf Grund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses keine der neun geprüften Stationen für eine konkrete Weiterverfolgung bzw. Realisierung empfohlen werden konnte. Im Sinne einer planerischen Sicherstellung längerfristiger Ausbaumöglichkeiten wurde jedoch vorgeschlagen, die neue Haltestelle Felsenhof-Oberseen im kantonalen Verkehrsplan zu belassen und eine Verschiebung der Station von Saland nach Saland-Juckern neu festzusetzen. Dies ist in der Zwischenzeit erfolgt. Zurzeit liegen keine Anhaltspunkte vor, die eine neue Beurteilung der Situation notwendig machen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. **Hirschi**