

Sitzung vom 27. Mai 1998

**1184. Interpellation  
(Ausbau des öV-Korridors Schaffhausen–Winterthur)**

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, und Mitunterzeichnende haben am 6. April 1998 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Am 24. November 1997 reichte ich eine Anfrage betreffend Einrichtung des Halbstundentaktes auf der S33 (Winterthur–Schaffhausen) und die 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 die 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 (S33). 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, bzw. 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 die 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 S33:

9. Welche Infrastrukturmassnahmen (Doppelspurabschnitte, Stationsausbauten, Sicherungsanlagen) werden für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S33 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 S33 mit einer der in Winterthur endenden bzw. beginnenden S-Bahn-Linie denkbar (z.B. mit der S8)?

12. Wäre zur besseren Erschliessung der Stadt Winterthur die Einrichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle «Veltheim/Wülfingen» (im Bereich des Schulhauses «Talhofweg») machbar? Welche Kosten würde eine solche neue Haltestelle verursachen (baulich, betrieblich)?

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 1998). Ich bitte ihn darum, im Sinne einer transparenten Information dies und seine Stellungnahme dazu der Öffentlichkeit nicht vorzuenthalten.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Esther Zumbrunn, Winterthur, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Die Strategiestudie Gäubahn ist vom Interessenverband Gäu–Neckar–Bodensee–Bahn in Auftrag gegeben worden und hatte in erster Linie die Frage zu klären, wie das Gebiet zwischen Singen und Stuttgart in das Angebot einer beschleunigten Städteverbindung Zürich–Stuttgart integriert werden könnte und wie andererseits diese Verbindung auf die neuen Konzepte der IC/ICE-Angebote in Deutschland und der Bahn 2000 in der Schweiz abzustimmen wäre. Die Führung der Züge zwischen Schaffhausen und Zürich war nicht Gegenstand des Auftrags. Vom beauftragten Planungsbüro wurden aber Möglichkeiten aufgezeigt, wie solche Züge auf der Achse über Winterthur–Flughafen geführt werden könnten. Die Machbarkeit dieses Vorschlags ist aber von den SBB bis heute noch nicht bestätigt worden. Die Auswirkungen auf andere Angebote wie den Halbstundentakt der S33 zwischen Winterthur und Schaffhausen und die Anschlussverhältnisse in Zürich im Rahmen der Bahn 2000 sind noch nicht geprüft worden. Dies ist Sache der in der Antwort des Regierungsrates vom 4. Februar 1998 erwähnten Arbeitsgruppe.

Die Studie hat insgesamt Fr. 210000 gekostet. Davon sind Fr. 48400 von schweizerischer Seite aufgebracht worden. Der Bund leistete Fr. 21800 und der Kanton Zürich Fr. 10000. In die restlichen Fr. 16600 teilten sich der Kanton Schaffhausen sowie die Städte Zürich und Schaffhausen. Vom Kanton Zürich wirkte je ein Vertreter des Amtes für Raumplanung, der Volkswirtschaftsdirektion und des Zürcher Verkehrsverbundes in der Begleitgruppe mit. Am 4. Dezember 1997 wurde der Kurzbericht der Studie den Mitgliedern der Verkehrskommission des Kantonsrates zugestellt. Eine weitere Veröffentlichung ist vorläufig nicht vorgesehen.

Die Studie hat gezeigt, dass mit einer sofort realisierbaren Reisezeit von 2 Stunden 42 Minuten zwischen Zürich und Stuttgart dank dem Einsatz von Neigezügen eine optimale Einbindung in die heutigen Anschluss-Systeme von Zürich und Stuttgart möglich ist. Eine weitere Reisezeitverkürzung um zusätzliche 10 Minuten würde es erlauben, die ab 2003 geänderten Anschlussverhältnisse in Stuttgart zu berücksichtigen und damit für die Verbindung Frankfurt–Zürich die Zeitgleichheit der Strecken über Basel und über Stuttgart herzustellen, was für die Gäubahn ein zusätzliches Nachfragepotential erschliessen würde. Um dies zu erreichen, wären Investitionen in der Grössenordnung von 80 Mio. Fr., vorwiegend in Deutschland, erforderlich. Alle diese Aussagen gelten für die Führung über Bülach ohne Vorbehalte. Die Studie zeigt auf, dass auch die Führung über Winterthur–Flughafen denkbar wäre, allerdings in jedem Fall mit einer um 6 Minuten längeren Reisezeit und darum schlechteren Anschlussverhältnissen in Zürich. Für eine stündliche Führung dieser Züge über Winterthur wäre ausserdem der Bau eines Doppelspurabschnitts von

Winterthur Richtung Hettlingen notwendig, was je nach Projekt mit Kosten von 10–300 Mio. Franken (Lindbergtunnel) verbunden wäre. Um die Zielsetzung der zwischen den Verkehrsministern von Deutschland und der Schweiz abgeschlossenen Vereinbarung (Reisezeit 2 Stunden. 15 Min.) zu erreichen, müssten weitere 18 Minuten eingespart werden. Dies würde je nach Variante Investitionskosten von 1 bis 1,5 Milliarden Franken auslösen und Neubaustrecken mit der Umfahrung von Singen oder Schaffhausen erfordern.

Die Studie hat auch gezeigt, dass die Züge Stuttgart–Zürich auf dem grenzüberschreitenden Abschnitt Singen–Schaffhausen verhältnismässig schwach besetzt sind, während im Inlandverkehr beidseits der Grenze eine deutlich grössere Nachfrage besteht. Es rechtfertigt sich deshalb nicht, die internationalen Züge parallel zu den Inlandzügen zusätzlich zu führen. Daran würde auch eine Führung über Winterthur–Flughafen wenig ändern, weil sich der internationale Teil des Verkehrs durch den besseren Anschluss von Ostschweiz und Flughafen nicht wesentlich vergrössern würde. Aus wirtschaftlichen Gründen können darum zwischen Schaffhausen und Zürich in der Regel keine zusätzlichen Züge für den internationalen Verkehr geführt werden. Zu gewissen Tageszeiten ergeben sich allerdings wegen der beschränkten Platzzahl der Neigezüge zwischen Schaffhausen und Zürich gewisse Kapazitätsprobleme, weshalb für zwei oder drei Züge die Möglichkeit von Doppelführungen geprüft wird. In diesen Fällen wäre es denkbar, den internationalen Zug über Winterthur zu führen, was allerdings nicht so einfach zu verwirklichen ist. Um zwischen Schaffhausen und Zürich die Zeitgleichheit der Strecken über Bülach und über Winterthur–Flughafen zu erreichen, wäre der Brüttenertunnel mit Kosten von etwa 700 Mio. Franken erforderlich.

Für Reisende ab St.Gallen nach Stuttgart brächte der Anschluss an den Schnellzug Zürich–Stuttgart in Winterthur gegenüber der Reise über Zürich einen Zeitgewinn von einer Stunde, gegenüber der Reise über Konstanz einen solchen von 40 Minuten. Ein Zeitgewinn von 30 Minuten wäre erreichbar, wenn der Anschluss über einen zusätzlichen Zug der S33 hergestellt würde, wie das heute einmal pro Tag möglich ist. Welche Szenarien dabei denkbar sind und welche Infrastrukturmassnahmen diese auslösen würden, wird von der bereits mehrfach erwähnten Arbeitsgruppe untersucht.

Von einer neuen Linie über die Thur bei Dätwil ist dabei wenig zu erwarten. Zwar könnte für die Kreuzung der Schnellzüge vor Winterthur die bestehende Doppelspur nach Oberwinterthur benutzt werden. Eine Streckenverkürzung ergäbe sich aber nicht, und neben dem aufwendigen neuen Viadukt über das Thurtal müsste die Linie im Gebiet von Dinhard auf Doppelspur ausgebaut werden.

Die Frage einer neuen Haltestelle Winterthur Veltheim wurde 1991 im Rahmen der Behandlung einer Motion zusammen mit 30 anderen denkbaren zusätzlichen Haltestellen untersucht. Es zeigte sich, dass eine solche Haltestelle technisch machbar wäre. Die Realisierbarkeit ist allerdings als schwierig einzustufen, weil das anliegende Gebiet dicht bebaut ist und gemäss Auskünften der SBB die Betriebsstabilität durch diese Haltestelle stark beeinträchtigt würde. Es müsste mit einmaligen baulichen Aufwendungen von 5–10 Mio. Franken und betrieblichen Mehrkosten von 2–4 Mio. Franken pro Jahr gerechnet werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**