

Sitzung vom 4. Februar 1998

**291. Postulat (Halbstundentakt der ZVV-Linie S33
Winterthur–Schaffhausen)**

**Anfrage (Ausbau des ÖV-Korridors Schaffhausen–Winterthur, Integraler
Halbstundentakt auf der S33; Schnellzüge Stuttgart–Schaffhausen–Zürich über
Winterthur–Flughafen)**

Kantonsrätin Regula Ziegler-Leuzinger, Winterthur, und Mitunterzeichnende haben am 10. November 1997 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die S33 auf die Fahrplanperiode 1999 bis 2001 auf den Halbstundentakt zu verdichten.

Begründung:

Die im Kantonsrat im Frühling 1997 geführte Grundsatzdiskussion, alle S-Bahnen auf einen Halbstundentakt zu verdichten, wurde vom Parlament nur knapp abgelehnt. Die Ablehnungsbegründung lag darin, dass nicht pauschal, sondern gezielt Verdichtungen vorgenommen werden sollten. Der S33 steht diese prioritäre Behandlung sicher zu.

- Den statistischen Berichten des Kantons Zürich (Heft 4/96) ist zu entnehmen, dass der Anteil des Individualverkehrs im Weinland sehr hoch ist. Es ist statistisch erhärtet, dass 80% der Verkehrsbewegungen nicht über den Raum Winterthur/Schaffhausen hinausgehen. Laut kantonalem Umweltbericht 1996 betrug im nördlichen und östlichen Kantonsteil die jährliche Zuwachsrate des Verkehrsaufkommens zwischen 1990 und 1993 eindruckliche 10 bis 25%. Somit besteht ein grosses noch ungenütztes Potential zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Mit dem Halbstundentakt der S33 dürfte demzufolge kurz- oder mittelfristig ein verbessertes Kosten-Nutzenverhältnis entstehen.
- Im regierungsrätlichen Bericht über die Durchführung und den Verwirklichungsstand der Raumplanung sowie die Leitbilduntersuchungen, Vorlage 3573, wird hingewiesen, wie schlecht der Erschliessungszustand im Verhältnis zu den Baunutzungsreserven im Weinland ist. Diese Baureserven verlangen ein entsprechendes ÖV-Angebot.
- Auf die Anfrage KR-Nr. 265/1997 vertritt der Regierungsrat in seiner Antwort unsere Meinung, dass die Nachfrage und das gegenwärtige und zukünftige Potential die Fahrplandichte bestimmt.
- Wir brauchen Angebotserweiterungen an der Weinland-Linie mit ihrem grossen Potential, um unser Luftprogramm umzusetzen. Nur mit vermehrtem Umsteigen vom individuellen auf den öffentlichen Verkehr erhält unser Kanton bessere Luft.
- Die Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen bieten immer flexiblere Arbeitszeiten an, so dass es nicht mehr genügt, nur morgens und abends das Fahrplanangebot zu verdichten. Die klassischen Stosszeiten werden künftig viel weniger ausgeprägt auftreten. Diesem neuen Bedürfnis muss Rechnung getragen werden.
- Die Stadt Winterthur kann ihre Rolle als wichtiger Wirtschaftsstandort und Knotenpunkt von IC- und EC-Linien nur mit den entsprechend gut ausgebauten Anbindungen erfüllen. Dank dem Halbstundentakt der S33 wird Winterthur besser an Schaffhausen und damit an die EC-Linie nach Stuttgart angebunden.

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 24. November 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der SBB-Strecke Schaffhausen–Winterthur (S33) ist überfällig. Ebenso die Führung von Schnellzügen (Stuttgart–Schaffhausen–Zürich über Winterthur–Flughafen). Am 27. Oktober 1997 hat der Grosse Rat von Schaffhausen eine Motion mit grosser Mehrheit überwiesen, welche einen Ausbau der Linie Schaffhausen–Winterthur fordert. Beide Massnahmen erfordern aller Voraussicht nach grössere Infrastrukturausbauten.

Ich frage den Regierungsrat an:

Halbstundentakt S 33:

1. Welche Infrastrukturmassnahmen (Doppelspurabschnitte, Stationsausbauten, Sicherungsanlagen) werden für die Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der S33 Schaffhausen–Winterthur benötigt? Mit welchen Kosten ist dabei zu rechnen?
2. Auf wann kann der Halbstundentakt eingeführt werden?
3. Wäre eine «Durchbindung» der S 33 mit einer der in Winterthur endenden bzw. beginnenden S-Bahn-Linie denkbar (z.B. mit der S8)?
4. Wäre 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)?

Schnellzüge (Stuttgart–)Schaffhausen–Winterthur–Zürich:

5. Welche Infrastrukturmassnahmen werden für die Führung der Schnellzüge (Stuttgart–)Schaffhausen–Winterthur–Flughafen–Zürich im Stundentakt neu benötigt und wo (Doppelspurabschnitte, Stationsausbauten, Sicherungsanlagen)? Welche Kosten verursachen diese?
6. Wäre es denkbar, die Schnellzüge Schaffhausen–Winterthur mit einer Verbindungslinie zwischen der Andelfinger- und der Stammheimer-Linie über die Thur bei Dätwil neu über Thalheim-Seuzach zu führen?
7. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Vorschlag, anstelle des im kantonalen Verkehrsplan enthaltenen Lindberg-Bahntunnels (Winterthur–Ohringen–Hettlingen) einen neuen Tunnel in Richtung Seuzach zu erstellen? (Damit könnte die Schnellzugsverbindung Schaffhausen–Winterthur stark profitieren, allenfalls auch die S-Bahn nach Seuzach.)

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Regula Ziegler-Leuzinger, Winterthur, und Mitunterzeichnende wird unter gleichzeitiger Beantwortung der Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wie folgt Stellung genommen:

Der Kantonsrat hat am 20. Oktober 1997 das Postulat KR-Nr. 62/ 1997 betreffend Einbindung der Stadt Winterthur und des Flughafens Zürich in die Eisenbahnverbindung Stuttgart–Zürich–Mailand dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. In der Stellungnahme vom 9. Juli 1997 zur Motion KR-Nr. 61/1997 und zum Postulat KR-Nr. 62/1997 und in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 199/1997 wurde die Bereitschaft erklärt, neue Konzepte auf den beiden Bahnkorridoren Zürich–Bülach–Schaffhausen und Zürich–Flughafen–Winterthur–Schaffhausen zusammen mit dem Kanton Schaffhausen, dem Zürcher Verkehrsverbund und den SBB vertieft zu untersuchen.

Inzwischen hat eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion, des Zürcher Verkehrsverbundes, der S-Bahn Zürich, der Schweizerischen Bundesbahnen und des Kantons Schaffhausen ihre Arbeit aufgenommen. Angesichts der vielfältigen Funktionen der verschiedenen Linien und der Abhängigkeiten ist eine integrale Betrachtung der internationalen, nationalen und regionalen Eisenbahnlinien auf beiden Korridoren notwendig. Dabei wird u.a. auch auf die Forderungen eingegangen, die S33 auf Halbstundentakt zu verdichten, sowie zusätzliche schnelle und direkte Verbindungen von Schaffhausen und Stuttgart nach Winterthur, zum Flughafen und nach Zürich-Nord einzuführen. Ziel ist es, Angebotskonzepte und Investitionsprogramme zu entwickeln und aufgrund von Variantenvergleichen zu evaluieren. Neben baulichen und betrieblichen Gegebenheiten sind auch die Wirtschaftlichkeit von neuen Verbindungen und die Auswirkungen auf bestehende Angebote des öffentlichen Verkehrs abzuklären.

Aufgrund des gegenwärtigen Projektstandes ist absehbar, dass erste Änderungen im Konzept des Verkehrsangebots auf diesen Korridoren, somit auch auf der S33, frühestens auf Fahrplanwechsel 2001 möglich sein werden. Falls grössere bauliche Massnahmen erforderlich sein werden, ist mit längeren Fristen zu rechnen. Definitive Projektergebnisse liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor, weshalb Auskünfte über Einzelheiten des Projekts verfrüht sind. Eine umfassende Berichterstattung, u.a. auch über die gestellten Fragen, wird im Zusammenhang mit dem Postulat KR-Nr. 62/1997 erfolgen. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi