

Linus Meier  
Wybergstrasse 12  
8452 Adlikon

KR-Nr. 108/2021

An die  
Geschäftsleitung des  
Kantonsrates  
8090 Zürich

## **Einzelinitiative**

betreffend «Für die Bewilligung eines Kredites für einen Ausbau der Weinländer Bahnlinien Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein am Rhein»

### Antrag:

Gemäss § 119 Absatz b des kantonalen Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 reiche ich folgende Einzelinitiative ein:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine kreditschaffende Vorlage für den Ausbau der SBB-Linien Winterthur – Andelfingen – Schaffhausen und Winterthur – Seuzach– Stein a. Rhein zu unterbreiten.

Die Vorlage sollte mindestens enthalten:

- Ausbauten für einen exakten Halbstundentakt der S12 und S33, mit systematischer halbstündlicher Führung der S12 von Zürich via Winterthur nach Schaffhausen und damit Aufhebung der S33
- Weiterer Ausbau der Linie Schaffhausen – Winterthur auf Doppelspur gemäss Richtplan Kanton Zürich
- Verbindungsschleufe zwischen den Linien Winterthur – Andelfingen – Schaffhausen und Winterthur – Seuzach – Stein- a. Rh. im Raum nordöstlich von Andelfingen (eine Thurbrücke für beide Linien)
- Einrichtung neuer Haltestellen Waltalingen, Gütighausen/Dätwil, Kleinandelfinge und Winterthur-Veltheim/Wülflingen
- Kurz-Anschluss in Stein a. Rh. auf die Züge der Seelinie Schaffhausen – Kreuzlingen – Romanshorn, resp. durchfahrende Züge von Winterthur Stein a. Rh. nach Steckborn – Kreuzlingen

### Begründung:

Die Sperrung der SBB-Linie Winterthur – Seuzach – Stein a. Rh. für den Personenverkehr infolge Überprüfung der Tragfähigkeit der Thurbrücke hat die ungünstige Situation dieser Weinländerlinie aus der Nationalbahnzeit drastisch aufgezeigt.

Mit einer bereits in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts vom damaligen Gemeinderat Andelfingen angeregten Verbindungsschleufe zwischen Andelfingen und Ossingen wäre eine solche drastische Massnahme nicht nötig gewesen. Die Züge hätten über die Andelfinger Thurbrücke fahren können. Diese Brücke ist offenbar in einem besseren Zustand als die Ossinger Thurbrücke, obwohl sie einiges älter ist als diese.

Die längere Sperrung der Linie im Bereich der Thurbrücke soll zum Anlass genommen werden, die Situation der beiden zum Teil fast parallel verlaufenden SBB-Strecken generell zu überprüfen.

Der Zürcher Regierungsrat setzte sich letztmals im Zusammenhang mit dem Postulat KR-NR. 411/1987 des damaligen Winterthurer Kantonsrates Dr. Martin Forster und einer entsprechenden Antwort (Vorlage 2885 vom 20. Januar 1988) in den Jahren 1987/88 mit einem möglichen Lückenschluss zwischen den beiden Linien im Bereich Andelfingen – Ossingen auseinander.

Die Verbindung wurde sowohl von den SBB als auch vom Kanton als machbar und gerechtfertigt beurteilt. Trotzdem passierte nichts. Es ist sicher angebracht, das Thema nach 30 Jahren wieder aufzugreifen.

Es ist abzusehen, dass ein angedachter Lückenschluss zwischen den beiden Weinländer Linien im Raum östlich von Andelfingen grössere bauliche Massnahmen an beiden Linien verursachen werden. Deshalb sind auch die hinlänglich bekannten Unzulänglichkeiten der beiden Linien zu untersuchen, die da sind

- «Hinketakt» der beiden S-Bahn Linien 11 und 33
- Lediglich stündliche umsteigefreie Direktverbindungen von der Schaffhauser-Linie nach Zürich – Limmattal, d.h. lediglich Studenttakt vom Weinland nach Zürich und ins Zürcher Oberland (umsteigen in Stettbach)
- 15-minütige Umsteigezeit in Stein a. Rh. durch die Drehung der Seelinienzüge um eine Viertelstunde
- ungenügende Erschliessung von wichtigen Winterthurer Stadtteilen (Veltheim-Wülflingen) und von bahnnahen Ortschaften wie z. B. Waltalingen infolge Fehlens von günstig liegenden Haltestellen

Mit geeigneten Verbindungslinien zwischen den beiden Weinländer-Linien kann die Bahnlandschaft massiv verbessert werden. Der Stammheimer Zipfel und Ossingen erhalten Direktanschlüsse mit dem Bezirkshauptort Andelfingen.

Im nationalen Ausbauprogramm für den Ausbau der Bahninfrastruktur (STEP 2035) sind für die Linien Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein a. Rh. nur marginale Beträge eingesetzt.

Gemäss einer Antwort des Bundesamtes für Verkehr sind im Raum Winterthur bis 2035 folgende Beträge eingesetzt:

Die aktuelle Planung über die Aufteilung des Botschaftswertes lautet:

a. 08. Zürich – Winterthur – Stein am Rhein und Tösstal: Kapazitätsausbau und Beschleunigung		2'394.1
a. 08.01	Opfikon Riet – Kloten: Doppelspurausbau inkl. 2. Perronkante Kloten Balsberg	46.5
a. 08.02	Brüttenertunnel inkl. Winterthur Vorbahnhof und Entflechtungsbauwerke	2'304.2
a. 08.03	Turbenthal: Kreuzungsstation	16.2
a. 08.04	Seuzach: Wendegleis	11.5
a. 08.05	Ossingen: Kreuzungsstation	7.9
a. 08.06	Stein am Rhein: Wendegleis	7.9

Bei der Planung ist die kurz- oder mittelfristige Realisierung des Lindbergtunnels (im kantonalen Richtplan seit Jahren enthalten) zu berücksichtigen. Diese Linienergänzung ist beim Bund für den STEP Ausbauschritt 2040/2045 anzumelden.

Kantonaler «Verkehrsfonds» für Zusatzausbauten vorgesehen.

Ausserhalb der vom Bund vorgesehenen Ausbauten dürfen die Kantone auch Zusatzausbauten finanzieren. Allerdings sind solche Ausbauten vollumfänglich von den Bestellern, d. h. von den Kantonen zu finanzieren.

Im Kanton Zürich besteht für solche Zusatzausbauten seit dem 6. März 1988 der «Verkehrsfonds». Gemäss Art. 30 und 31 des «Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr» weist der Kantonsrat dem Fonds mit dem Voranschlag jährliche Einlagen von mindestens 70 Mio. Franken zu. Das Geld ist vorhanden. Jetzt muss es auch sinnvoll im Weinland eingesetzt werden.

Ich bitte Sie um Unterstützung der Einzelinitiative

Zürich, 21. März 2021

Mit freundlichen Grüssen

Linus Meier