

A N F R A G E von Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti), Peter Weber (Grüne, Wald) und Patrick Hächler (CVP, Gossau)

betreffend «moderner» Bahninfrastruktur auf der Tösstal-Linie (Streckensanierung)

Im Juli 2008 hat der Verwaltungsrat der SBB für die Modernisierung der Bahninfrastruktur im Tösstal (Kollbrunn - Tann-Dürnten) einen Kredit von 83 Mio. Franken bewilligt. Damit sollen die bestehenden, mechanischen Stellwerke durch elektronische ersetzt und der Zugang zur Bahn komfortabler und behindertengerecht gestaltet werden. Die Infrastrukturmodernisierung im Tösstal soll neben der Komfortsteigerung auch eine höhere Fahrplanstabilität ermöglichen.

Die Bevölkerung im Tösstal interessiert neben einer modernen Bahn vor allem das künftige Angebot. Die Strecke Winterthur - Bauma ist eine der wenigen Bahnlinien im Kanton Zürich, die immer noch über keinen integralen Halbstundentakt verfügt. Der ZVV hat den Halbstunden-Hinketakt auf der Schiene zwischen Bauma und Wald aus Spargründen auf den Stundentakt ausgedünnt.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Welches Fahrplan-Konzept liegt dem Modernisierungskredit der SBB zugrunde?
2. Welche Fahrplankonzepte liegen bei der SBB und dem ZVV für die Tösstallinie generell vor?
3. Erlauben die von der SBB vorgesehenen Ausbauten einen sauberen Halbstundentakt auf der ganzen Linie (Winterthur - Bauma - Wald - Rüti)?
4. Wurde vom ZVV der exakte Halbstundentakt als Vorgabe eingebracht? Welche Infrastrukturbauten sind dazu nötig? Genügen die von den SBB vorgesehenen Massnahmen des 83 Mio.-Kredites oder sind noch Zusatzkredite nötig? Welche?
5. Wurden im Modernisierungskonzept der SBB die seit 1978 im kantonalen Verkehrsplan enthaltene Verschiebung des Bahnhofes Saland näher zu den Siedlungen sowie die im selben Plan enthaltene Haltestelle «Oberseen» miteinbezogen? Wenn nicht, weshalb nicht?
6. Bekanntlich erschliesst die Tösstallinie die Siedlungen sehr unterschiedlich, teilweise gar ungenügend. Wie ist der Stand der Verwirklichung von neuen Haltestellen näher bei den Siedlungen an der Tösstallinie (so z.B. die Haltestellen Juckern/Dilihaus, Alt Landenberg, Wellenau, Lipperschwändi, Schmittenbach, Fischtel, Jonatal, Wald-Nord)?
7. Macht der ZVV einen kritischen Vergleich des SBB-Projektes mit vergleichbaren Projekten von Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) oder Bahnmodernisierungen im benachbarten Ausland (z.B. Enztalbahn Pforzheim - Wildbad, die mit 27 Mio. Euro elektrifiziert und mit zehn neuen Haltestellen ausgerüstet wurde)?

8. Ist der ZVV bereit, für die Modernisierung der Tösstalbahn einen Wettbewerb für ein zukunftsweisendes Angebotskonzept und den Betrieb der Linie europaweit auszuschreiben?
9. Trifft es zu, dass die SBB mit der Modernisierung gleichzeitig eine neue Infrastruktur für den Personenverkehr (neue gedeckte Glashäuschen, Billetautomaten, Leucht-Stelen etc.) neben den bestehenden Bahnhofgebäuden aufziehen wollen?
10. Was passiert mit den bestehenden Bahnhofgebäuden? Lässt die SBB diese Gebäude vergammeln, um sie später als nutzlos verkaufen zu können? Was ist dem ZVV darüber bekannt? Inwieweit wurde der ZVV als Besteller der Verkehrsleistungen auf der Tösstallinie in dieses Modernisierungskonzept einbezogen? Wenn ja, welches waren die Vorgaben des ZVV hinsichtlich Infrastruktur und Angebot?

Karin Maeder-Zuberbühler
Peter Weber
Patrick Hächler