

Sitzung vom 16. Januar 2019

8. Anfrage (Geplante Bahnstationen in den Städten Winterthur und Dietikon)

Kantonsrat Manuel Sahli, Winterthur, und Kantonsrätin Judith Anna Stofer, Zürich, haben am 5. November 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Im kantonalen Richtplan gibt es zurzeit zwei auf Stadtgebiet von Winterthur eingetragene Bahnstationen, «Winterthur-Töss Försterhaus» und «Winterthur-Grüze Nord». Weiter gibt es in Dietikon die geplante Haltestelle «Dietikon Silber», die für die bessere Erschliessung des Limmattals von Bedeutung ist.

Die Realisation der drei genannten Bahnhaltestellen erscheint nun auf unbestimmte Zeit aufgeschoben oder sogar aufgehoben. Die Bahnhaltestelle «Winterthur-Töss Försterhaus», die bei der Einfädelerung des Brüttener Tunnels in die Hauptstrecke zu liegen käme, wurde in der Testplanung Bahnhof Winterthur nicht weiter berücksichtigt. Weiter wurde vor kurzem durch den Bund bekanntgegeben, dass der für das Limmattal bedeutende Bahnhof Silber und der Bahnhof Winterthur-Grüze Nord, der für die Entwicklung der geplanten «bipolaren Stadt» wichtig wäre und auch gut mit der geplanten Busbrücke hervorragend an den bestehenden Bahnhof Grüze angeschlossen wäre, auf unbestimmte Zeit ebenfalls nicht realisiert wird.

Trotz diesen Abstrichen äusserte sich der ZVV angesichts der weiteren, eingeplanten Bahninfrastrukturbauten wie dem für die Bahnstrecke Winterthur-Zürich wichtigen Brüttener Tunnel zufrieden mit den vom Bund gesprochenen Fördermassnahmen.

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Warum wurde, obwohl im Richtplan vorgesehen, der Bahnhof Winterthur-Töss Försterhaus in der Testplanung Bahnhof Winterthur nicht berücksichtigt?
2. Inwiefern wurde der Bau eines solchen, im Richtplan vorgesehenen, Bahnhofs in Zusammenhang mit dem Brüttener Tunnel evaluiert?
3. Welche Mehrkosten würden beim Brüttener Tunnel entstehen, wenn der Bahnhof Winterthur-Töss Försterhaus ebenfalls während des Baus des Tunnels realisiert würde?

4. Welche Auswirkungen hat die Nicht-Priorisierung des Bahnhofs Winterthur-Grüze Nord auf die Planung des ZVV? Lässt sich sagen, mit welchem Planungshorizont mit einer Realisation eines solchen Bahnhofs zu rechnen ist?
5. Mit welchen Kosten wird der Bau des Bahnhofs Grüze Nord veranschlagt?
6. Welche Auswirkungen hat die Nicht-Priorisierung des Bahnhofs Dietikon Silbern auf die Planung des ZVV? Lässt sich sagen, mit welchem Planungshorizont mit einer Realisation eines solchen Bahnhofs zu rechnen ist?
7. Mit welchen Kosten wird der Bau des Bahnhof Dietikon-Silbern veranschlagt?
8. Ist aufgrund der nicht geplanten Bahnhöfe mit einer stärkeren Belastung anderer Verkehrsträger zu rechnen? Werden seitens des Regierungsrates hier Optimierungsmassnahmen wie Busbevorzugungsmassnahmen oder Buskorridore stärker gefördert?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Manuel Sahli, Winterthur, und Judith Anna Stofer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–3:

Die Haltestelle Winterthur Töss-Försterhaus ist im kantonalen Richtplan mit dem Vermerk «langfristig (Landsicherung)» enthalten. Sie liegt im Perimeter des Projekts Brüttener Tunnel der SBB. Im Zusammenhang mit diesem Projekt sind im Raum Winterthur Tössmühle verschiedene Bauwerke zur Entflechtung der einzelnen Bahngleise erforderlich. Die neue Haltestelle Winterthur Töss-Försterhaus käme in diesen Raum zu liegen. Die Gesamtsituation wurde von den SBB zusammen mit der Stadt Winterthur, dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich und dem Zürcher Verkehrsverbund aufgearbeitet.

Die Machbarkeit der Haltestelle Töss-Försterhaus wurde im Rahmen des Projekts Brüttener Tunnel durch die SBB geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die Haltestelle baulich grundsätzlich machbar, deren Betrieb aber mit erheblichen Einschränkungen verbunden wäre. Insbesondere könnten Haltekanten nur an zwei der vier Gleise gebaut werden, was die Gestaltungsmöglichkeiten für das Verkehrsangebot deutlich herabsetzt und kein attraktives Fahrplankonzept zulässt. Ausserdem müssten selbst bei dieser reduzierten Umsetzung verschiedene Gebäude abgebrochen werden. Hinzu kommt, dass die Haltestelle einen negativen Ein-

fluss auf die Gesamtkapazität der Strecke Zürich–Winterthur hätte, die vom Bund im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP), Ausbauschritt 2035, mit dem Projekt Brüttener Tunnel ausgebaut wird. Für diesen Ausbau werden allein im Raum Winterthur rund 600 Mio. Franken aufgewendet. Darin nicht enthalten sind die Kosten für die beiden Perrons der Haltestelle Töss-Försterhaus, die von den SBB auf rund 43 Mio. Franken geschätzt werden. In der Praxis würde die Umsetzung dieser Haltestelle somit wohl bedeuten, dass zusätzliche 43 Mio. Franken aufgewendet werden müssten, die aber zur Folge hätten, dass die mit dem Brüttener Tunnel geschaffene Kapazitätssteigerung teilweise wieder herabgesetzt würde.

Zusätzlich ist zu beachten, dass die prognostizierte Nachfrage deutlich tiefer als diejenige der anderen vergleichbaren S-Bahn-Stationen in Winterthur liegt. Sie wäre so klein, dass bei einer Gesamtbetrachtung von einem sehr schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis auszugehen ist. Auch ist die S-Bahn-Haltestelle Töss-Försterhaus für die Erschliessung von Töss Süd durch den öffentlichen Verkehr nicht erforderlich, weil die bestehende Erschliessung bei Bedarf ohne Weiteres durch gezielte Anpassungen des Busangebots verbessert werden kann. Eine solche Lösung ist deutlich wirtschaftlicher und erfolgsversprechender, da mehr Fahrgäste davon profitieren können.

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Projekt Brüttener Tunnel und der gemeinsamen Beurteilung der Gesamtsituation wurde die Haltestelle in der Testplanung Bahnhof Winterthur nicht weiter berücksichtigt. In Abstimmung mit der Stadt Winterthur und dem Amt für Raumentwicklung wird zu prüfen sein, ob der weitere Verbleib der Haltestelle Winterthur Töss-Försterhaus im kantonalen Richtplan noch angezeigt ist oder ob dem Kantonsrat deren Entfernung zu beantragen wäre.

Zu Fragen 4 und 5:

Die Haltestelle Winterthur Grüze Nord ist ein sinnvoller Ausbau der bestehenden Haltestelle Winterthur Grüze. Sie übernimmt eine wichtige Aufgabe bei der Erschliessung des kantonalen Entwicklungsgebiets Neuhegi und steht in direktem Zusammenhang mit der geplanten neuen Brücke über die Bahngleise beim Bahnhof Grüze. Diese «Busquerung Grüze» verbindet die St. Gallerstrasse mit der Sulzerallee und ist für den öffentlichen Busverkehr sowie den Langsamverkehr vorgesehen. Die Querung stellt eine direkte und attraktive Erschliessung des neuen Stadtteils Neuhegi mit dem Bus sicher. Die Bushaltestellen auf der Querung befinden sich unmittelbar über den S-Bahn-Perrons des Bahnhofs Grüze. Sie sollen mit direkten Abgängen auf die Perrons von Grüze und Grüze Nord versehen werden.

Die Zweckmässigkeit und die bauliche Machbarkeit der Haltestelle Winterthur Grüze Nord wurden mittels vertiefter Studien nachgewiesen. Die Kosten für die Haltestelle wurden auf rund 33 Mio. Franken geschätzt. Die Haltestelle wurde auch vom Bundesamt für Verkehr (BAV) anlässlich der Arbeiten zum STEP-Ausbau Schritt 2035 geprüft und positiv beurteilt. Dennoch wurde der Bau der Haltestelle in der Botschaft des Bundesrates vom 31. Oktober 2018 zum STEP-Ausbau Schritt 2035 nicht berücksichtigt.

Ein möglichst rascher Bau der Haltestelle Grüze Nord gehört weiterhin zu den Zielen des Kantons Zürich. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die Haltestelle Winterthur Grüze Nord oder zumindest die dafür notwendigen Mittel für die Planung in den Parlamentsbeschluss zum STEP-Ausbau Schritt 2035 aufgenommen werden. Eine auf den Brütener Tunnel abgestimmte Umsetzung mit dem Horizont 2035 sollte weiterhin möglich sein.

Zu Fragen 6 und 7:

Die im Richtplan eingetragene Haltestelle Silbern liegt zwischen Dietikon und Killwangen-Spreitenbach an der stark ausgelasteten Bahnhauptstrecke Zürich–Aarau–Bern/Basel. Mit der geplanten Haltestelle soll das Gebiet Silbern besser durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Die Umsetzung dieser Haltestelle ist primär von der Kapazität der Strecke Zürich–Aarau abhängig. Diese Strecke ist derzeit im Limmatal sehr stark ausgelastet und lässt deshalb keine angemessene Bedienung der geplanten Haltestelle Silbern durch S-Bahn-Linien zu.

Künftig ist eine neue Direktverbindung Aarau–Zürich vorgesehen. Sie würde zusätzliche Kapazitäten schaffen und die bestehende vierspurige Strecke entlasten. Das würde die angestrebte viertelstündliche Mindesterschliessung der geplanten Haltestelle ermöglichen. Allerdings wurde die Direktverbindung Aarau–Zürich mit einer Investitionssumme von rund 7 Mrd. Franken ungeachtet der guten Bewertung durch das BAV im STEP-Ausbau Schritt 2035 nicht berücksichtigt, weil dies den finanziellen Rahmen sprengen würde. Ausserdem wurde die Haltestelle Silbern vom BAV in den Planungen zum STEP-Ausbau Schritt 2035 negativ beurteilt. Die Kosten wurden dabei auf 49 Mio. Franken geschätzt.

Für die Planung der Direktverbindung Aarau–Zürich sind bereits im Ausbauschritt 2025 die entsprechenden Mittel vorgesehen, auch wenn der eigentliche Ausbau im finanziellen Rahmen wie auch im Zeithorizont des Ausbaus Schritts 2035 nicht untergebracht werden kann. Daher wird jetzt geprüft, ob die Massnahme über mehrere STEP-Ausbau Schritte gebaut und finanziert werden kann. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die Planung der Direktverbindung Aarau–Zürich auch die Planung der Haltestelle Silbern umfasst, sodass diese gleichzeitig mit der neuen Direktverbindung umgesetzt werden kann.

Zu Frage 8:

Die Optimierungsmassnahmen wie Busbevorzugung oder Buskorridore sollen unabhängig von den STEP-Entscheiden so weit als möglich umgesetzt werden. Im Vordergrund dürften belastete Gebiete stehen. Als solche dürften Silbern oder die Stadt Winterthur einzustufen sein.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli