

A N F R A G E von Manuel Sahli (AL, Winterthur) und Judith Stofer (AL, Zürich)
betreffend Geplante Bahnstationen in den Städten Winterthur und Dietikon

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 Bahnhaltstellen erscheint nun auf unbestimmte Zeit aufgeschoben oder sogar aufgehoben. Die Bahnhaltstelle «Winterthur-Töss Försterhaus», die bei der Einfädelung 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 Silber 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-Silber 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?

Manuel Sahli
Judith Stofer