

Sitzung vom 12. Juni 2024

**634. Anfrage (S-Bahn-Haltestelle Winterthur Försterhaus)**

Die Kantonsräte Dieter Kläy, Thomas Anwander und Manuel Sahli, Winterthur, haben am 25. März 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 6. Februar 2023 dem Richtplaneintrag für die Verlegung der A1 in Töss in den Berg Ebnet zugestimmt (5598). Dass Töss unter Verkehr und Verkehrslärm leidet, ist seit langem bekannt. Der Erstunterzeichner dieser Anfrage thematisierte bereits 2012 die Lärmschutzmassnahmen auf der A1-Umfahrung rund um Winterthur (126/2012). Damals signalisierten Bund und Kanton Massnahmen zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner in Töss. Der Regierungsrat erklärte sich im Juli 2012 bereit, im Rahmen des Unterhaltsprojekts bzw. des geplanten 6-Spur-Ausbaus der A1 zusammen mit dem Bundesamt für Strassen und der Stadt Winterthur mögliche Massnahmen zu ermitteln und zu prüfen.

Der Stadtkreis Winterthur Töss mit den Quartieren Schlosstal, Eichliacker und Dätt nau ist ein Gebiet mit grossem Entwicklungspotential. Insbesondere entlang der Autobahn, aber auch in bestehenden Arealen (z. B. Rieter Areal) liegen noch Nutzflächen und Reserven brach. Mit einem Masterplan «Winterthur Süd» (2023) wird das grosse Potential entlang der Autobahn aufgezeigt und in einer Vision verdichtet. Mit diesem Masterplan wird nicht nur Töss, sondern die ganze Stadt Winterthur aufgewertet. Mit einer Verlegung der A1 in den Tunnel könnte dieses Potential optimal genutzt werden. Die Lärmbelastung würde markant reduziert werden. Zusammen mit einer Freilegung der Töss und einer grossräumigen Stadtreparatur würde ein attraktiver Stadtteil entstehen. Indem der Kantonsrat jetzt die stadtverträgliche Lösung für die A1 in Winterthur im Richtplan festgelegt hat, sind die Winterthurerinnen und Winterthurer, vor allem aber die Tössemerinnen und Tössemer einen grossen Schritt weitergekommen.

Zur Erschliessung von Winterthur Töss ist auch eine S-Bahn-Haltestelle inklusive Busanbindung erforderlich. Grundsätzlich sollte eine S-Bahn-Haltestelle dort geplant werden, wo das Fahrgastpotential in einer Gesamtbetrachtung am grössten ist. Als Standort ist im Richtplan des Kantons Zürich eine S-Bahn-Haltestelle Försterhaus eingetragen. Deren Fahrgastpotential wurde 2018 in einem Argumentarium nur unter einschränkenden Voraussetzungen ermittelt.

In diesem Zusammenhang ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie kann eine S-Bahn-Haltestelle Försterhaus mit dem Bus erschlossen werden?
2. Wie gross ist das Fahrgastpotential einer vollwertigen S-Bahn-Haltestelle Försterhaus inkl. Busanbindung heute und in einem denkbaren Vollausbau («Winterthur Süd», Rieter Areal, Dätttau)?
3. Wie kann die Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle sichergestellt werden und welche Massnahmen sind zu treffen?
4. Mit dieser Haltestelle entfallen lange Wege von den südlich gelegenen Stadtteilen von Winterthur zum Hauptbahnhof Winterthur, was einerseits zu einer Entlastung des Bus- und Strassennetzes führt, andererseits eine grosse Zeitersparnis ist. Wie gross ist geschätzt das Entlastungspotenzial des Busnetzes und des Hauptbahnhofes Winterthur bei einer Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Försterhaus inklusive lokaler Busanbindung?
5. Wichtig ist, dass eine zusätzliche Haltestelle in diesem Gebiet von hoher Entwicklung entstehen wird. Zur Diskussion steht auch eine Verschiebung in Richtung Süden mit dem Ziel, eine Mobilitätsdrehscheibe zu bilden. Wie punktgenau müssen Richtplaneinträge sein bzw. welche Spielräume und Abweichungstoleranzen bestehen zwischen Eintrag und konkreter Umsetzung?
6. Hat die SBB in ihren aktuellen Planungen bereits entsprechenden Platz reserviert oder Vorleistungen vorgesehen, sodass der Bau einer solchen Haltestelle in Zukunft problemlos möglich wäre?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dieter Kläy, Thomas Anwander und Manuel Sahli, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Der Masterplan «Winterthur Süd» (2023) der Stadt Winterthur sieht eine massgebende, städtebauliche Aufwertung des Gebiets Töss vor. Als Schlüsselemente werden dabei die Führung der Autobahn A1 in einem Tunnel und eine neue Station «Winterthur Süd» genannt.

Die Verlegung der A1 in einen Tunnel durch den Hügel Ebnet wurde mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans 2018 mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» in den Richtplan aufgenommen. Eine Anpassung des Richtplans bezüglich einer zusätzlichen Bahnstation, die gemäss Masterplan Winterthur Süd weiter südlich angeordnet würde als die bisher eingetragene Bahnstation Winterthur-Töss Försterhaus, ist noch nicht erfolgt.

Die Lage der beiden Stationen – Winterthur-Töss Försterhaus und Winterthur Süd – ist betreffend das mögliche Bahnangebot und die Anbindung an das Bussystem entscheidend, weshalb in der nachfolgenden Beantwortung der Anfrage zwischen den beiden Standorten unterschieden wird.

Zu Fragen 1–4:

Die Zweckmässigkeit und die Entlastungswirkung einer neuen Station hängen von verschiedenen Faktoren ab. Die wichtigsten sind hierbei:

- das S-Bahn-Angebot der an der neuen Station haltenden S-Bahn-Linien (Anzahl und Attraktivität, z. B. in Bezug auf die unterschiedlichen Reisezeiten nach Zürich HB via Kloten oder Wallisellen),
- das Fahrgastpotenzial im direkten Umfeld der Station und von allfälligen Zubringerbuslinien sowie
- Reisezeitgewinne gegenüber einem Reiseweg via Winterthur HB.

Eine neue Station könnte zudem frühestens im Zielhorizont 2050 realisiert werden. Für diesen Zeitraum liegt noch kein Angebotskonzept für die Zürcher S-Bahn vor, weshalb die nachfolgenden Beurteilungen unter Vorbehalt erfolgen.

Die Zweckmässigkeit des seit Langem bestehenden Richtplaneintrags einer Station Winterthur-Töss Försterhaus wurde 2018 im Rahmen einer Studie vertieft untersucht. Gestützt auf diese Studie kann eine Station Winterthur-Töss Försterhaus in Bezug auf die aufgeführten Faktoren gegenwärtig wie folgt beurteilt werden:

- Die Station könnte von einer S-Bahn-Linie im Halbstundentakt bedient werden (zwei Abfahrten pro Stunde und Richtung). Aufgrund der Gleistopologie würde ein Halt an dieser Station allerdings zu einer Reduktion der verfügbaren Trassen durch den Brüttenertunnel und somit zu einer Kapazitätsminderung führen, was den Nutzen des Grossprojekts MehrSpur Zürich–Winterthur (MSZW) schmälern würde.
- Reisezeitgewinne liessen sich in erster Linie im fussläufigen Einzugsbereich um diese Station erzielen. Für Dättnau und das Zentrum von Töss bestünden hingegen etwa gleich lange Reisewege via die neue Station oder Winterthur HB. Aufgrund des deutlich grösseren Bahnangebots ab Winterthur HB ist zu erwarten, dass weiterhin ein grosser Teil der öV-Fahrgäste via Winterthur HB reisen würde und die Entlastungswirkung für das Busnetz und den Hauptbahnhof entsprechend gering wäre.
- Die direkte Anbindung einer Station Winterthur-Töss Försterhaus mit dem Bus im Sinne eines Mobilitätshubs ist aufgrund ihrer peripheren Lage und der deswegen nicht optimal möglichen Linienführung der Busse nicht zweckmässig.

- Für den Standort der Station wurde ein bestehendes Potenzial im direkten Einzugsbereich (750 Meter) von rund 6700 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Beschäftigten ausgewiesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Einzugsbereiche der neuen Station und des bestehenden Bahnhofs Winterthur Töss zu grossen Teilen überschneiden. Ebenso wäre ein Drittel des direkten Einzugsgebiets einer solchen neuen Station Waldgebiet. Gestützt auf die bestehende Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur wurde in der Studie von 2018 mittelfristig von einer Siedlungsverdichtung um rund 10 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte ausgegangen. Auf dieser Basis wurde das Nachfragepotenzial mit rund 1000 bis 3500 Ein- und Aussteigenden pro Tag geschätzt. Hierbei ist insbesondere berücksichtigt, dass aufgrund des geringen S-Bahn-Angebots weiterhin viele Reiseziele schneller via Winterthur HB erreicht würden.
- Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass die durchreisenden Fahrgäste in den in Winterthur-Töss Försterhaus haltenden Zügen einen Reisezeitverlust von rund zwei Minuten erfahren würden. Damit die Reisezeitbilanz insgesamt betrachtet positiv ist, d. h. unter Miteinbezug aller Fahrgäste, müssten an einer Haltestelle Winterthur-Töss Försterhaus mindestens 5000 bis 7500 Fahrgäste pro Tag ein- oder aussteigen. Auch mit einer wesentlichen Verdichtung im Einzugsgebiet ist dieses grosse Potenzial bei Weitem nicht vorhanden.
- Zusammenfassend muss eine Haltestelle am Standort Winterthur-Töss Försterhaus als nicht zweckmässig beurteilt werden.

Eine Station Winterthur Süd kann auf der Grundlage des Masterplans Winterthur Süd der Stadt Winterthur gegenwärtig wie folgt eingeschätzt werden:

- Der Masterplan Winterthur Süd sieht eine Anordnung der Haltestelle weiter südlich vor als der gegenwärtig im Richtplan verankerte Standort Winterthur-Töss Försterhaus. Der im Masterplan abgebildete Standort (Nordlage) würde zum einen zwei Bypassgleise ermöglichen. Das sind zusätzliche Gleise, an denen Züge halten können, ohne die Kapazität des Streckenabschnitts massgeblich zu verringern. Andernfalls wäre auch eine Anordnung der Haltestelle an den Streckengleisen in Richtung Kempptthal (Südlage) möglich. Bei beiden Varianten würde sich die Anzahl möglicher Halte von S-Bahn-Linien im Halbstundentakt auf drei bis vier erhöhen, wobei berücksichtigt werden muss, dass für die Zürcher S-Bahn für den Horizont 2050 noch keine Angebotskonzepte vorliegen.
- Die Stadt Winterthur geht im Masterplan Winterthur Süd bei der gewünschten Verdichtung von etwa 8000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Beschäftigten im Umfeld eines neuen Bahnhofs Winter-

thur Süd aus. Werden die anschliessenden Gebiete Dätt nau und Oberdorf dazugezählt, würde sich dieser Wert auf rund 11 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte erhöhen.

- Im Masterplan Winterthur Süd ist vorgesehen, dass die Station Winterthur Süd auch von Buslinien bedient wird. Dies scheint zweckmässig, wobei aufgrund des noch deutlich grösseren Angebots von Winterthur HB eine Linienführung nach Winterthur Süd ohne Weiterführung zum Hauptbahnhof nicht zweckmässig erscheint.
- Die Ortsteile Dätt nau und Steig wären weiterhin zu weit entfernt, als dass die neue Haltestelle zu Fuss erreicht werden könnte. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass Reisende von Dätt nau und Steig weiterhin mehrheitlich den Bus benützen würden, mit dem sie auch den Winterthurer Hauptbahnhof mit seinem deutlich grösseren Angebot an Bahnverbindungen erreichen könnten.
- Auch der Standort Winterthur Süd würde an Siedlungsrand zu liegen kommen und ein grosser Teil des direkten Einzugsgebiets bestünde aus Wald.
- Die zusätzliche Station würde bei durchreisenden Fahrgästen nach Winterthur ebenfalls massgebende Zeitverluste verursachen.
- Der Masterplan Winterthur Süd bedingt weitreichende Massnahmen bei der Siedlungsentwicklung und eine aufwendige Verlegung der Autobahn mit voraussichtlich langem Umsetzungshorizont. Die Realisierung einer zusätzlichen Station würde einen vergleichsweise geringen Aufwand darstellen.
- Zusammenfassend wird der Standort Winterthur Süd für eine neue Station zurzeit als besser geeignet erachtet als der im Richtplan eingetragene Standort Winterthur Töss-Försterhaus.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur, wozu auch die Realisierung zusätzlicher, neuer Stationen gehört, ist grundsätzlich Aufgabe des Bundes und erfolgt im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme Bahninfrastruktur (STEP). Die eidgenössischen Räte beschliessen die entsprechenden Ausbauschritte (AS) und bewilligen die dafür notwendigen Verpflichtungskredite. Der Kanton Zürich kann sich im Rahmen des Planungsprozesses einbringen und seine Angebotsziele sowie die dazu notwendigen Infrastrukturen beantragen.

Ein nächster Bundesbeschluss ist für das Jahr 2026 geplant. Allerdings werden in diesem nur Massnahmen zur Konsolidierung des STEP AS 2035 enthalten sein, der durch die eidgenössischen Räte bereits 2019 beschlossen wurde. Folglich könnte eine neue Station Winterthur Süd erst im nächsten grossen Ausbauschritt aufgenommen werden. Dieser soll 2030 beschlossen werden mit dem ungefähren Umsetzungshorizont 2050.

Voraussetzung für eine solche Aufnahme wäre jedoch wiederum, dass die Zweckmässigkeit einer neuen Station aufgezeigt werden kann und auch vom Bund im Rahmen des STEP-Prozesses bestätigt wird.

Werden beantragte Projekte im STEP-Prozess nicht berücksichtigt, besteht gemäss Art. 35 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120) die Möglichkeit, dass Kantone zusätzliche Infrastrukturen (d. h., die zusätzlich zu denjenigen im STEP realisiert werden sollen) à fonds perdu finanzieren. Dabei prüft das Bundesamt für Verkehr, ob eine solche zusätzliche Infrastrukturmassnahme umgesetzt werden kann und legt die Finanzierung so fest, dass dem Bund während der Bau- und einer auf 40 Jahre festgesetzten Betriebsphase keine Mehrkosten entstehen. Die kantonalen Beiträge in den Bahninfrastrukturfonds müssen unabhängig davon nach wie vor geleistet werden. Eine solche finanzielle Doppelbelastung ist jedoch zu vermeiden.

Zu Frage 5:

Der Eintrag im kantonalen Richtplan bezieht sich auf den Neubau einer Station am Standort Winterthur-Töss Försterhaus. Der eingetragene Realisierungshorizont ist «langfristig», d. h. bisher besteht kein konkretes Vorhaben. Falls sich die Pläne für den Neubau einer Station konkretisieren sollten, wäre der Richtplaneintrag zu aktualisieren. Falls die geplante Station an einen anderen Standort verschoben werden sollte (z. B. Winterthur Süd gemäss Masterplan Winterthur Süd), müsste der Eintrag im kantonalen Richtplan entsprechend neu gefasst werden.

Zu Frage 6:

Im Projekt MSZW, das mit dem Ausbauschnitt 2035 der STEP AS 2025 beschlossen und finanziert wurde, ist die Realisierung einer Station Winterthur-Töss Försterhaus nicht enthalten. Entsprechend ist auch nicht vorgesehen, dass bauliche Vorleistungen mit dem Projekt MSZW umgesetzt werden. Die SBB haben aber in Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplaneintrag die Raumsicherung für die Perronanlagen auf planerischer Ebene durchgeführt und die Anordnung einer neuen Station Winterthur-Töss Försterhaus wäre demzufolge grundsätzlich möglich. Die Station käme in den Bereich der im Rahmen des Projekts MSZW geplanten Überwerfung Neumühle zu liegen.

Eine neue Station Winterthur Süd käme hingegen weiter südlich zu liegen. Die SBB haben im Auftrag der Stadt Winterthur deren Machbarkeit geprüft. Die neue Station wurde dabei für machbar befunden. Sie ist allerdings richtplanerisch nicht vorgesehen und entsprechend wurde bisher keine Raumsicherung vorgenommen (vgl. Beantwortung der Frage 5).

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**