

Sitzung vom 9. Juli 1997

**1483. Anfrage (SBB-Projekt für das dritte Gleis Winterthur–Tössmühle und die neue S-Bahn-Haltestelle «Töss»)**

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 5. Mai 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Vom 10. März bis 9. April 1997 lag das Projekt der SBB für das dritte Gleis zwischen Winterthur und Tössmühle öffentlich auf. Auffallend an diesem Projekt sind folgende Merkmale:

- weder auf den Plänen noch im beigelegten Bericht ist die geplante neue S-Bahn-Haltestelle «Töss» eingetragen oder auf sie verwiesen, obschon diese seit 1978 im kantonalen Verkehrsplan enthalten und bei der Gesamtplanrevision von 1995 bestätigt worden ist. Die Haltestelle fehlte bereits beim Plangenehmigungsverfahren vom 14. Oktober 1992 für die Neubaustrecke Winterthur–Flughafen (Brüttenertunnel);
- zwischen Winterthur und Tössmühle soll als drittes Gleis nicht das direkt an das bestehende Streckengleis anschliessende, sondern das äussere, näher an den Wohnsiedlungen zu liegende Gleis erstellt werden (es handelt sich um das westliche Gleis der Doppelspurzufahrt zum auf unbestimmte Zeit zurückgestellten Brüttenertunnel). Als Folge davon müssten entlang Wohnbauten lange, sowohl für den Bahnpassagier als auch für die Bewohner nicht ideale Lärmschutzmauern erstellt werden;
- zwischen Tössmühle und Kempththal soll die Fahrleitung erneuert werden. Die heute bestehenden, das Lichtraumprofil für das ehemals vorhanden gewesene dritte Gleis überspannenden Joche sollen abgebrochen und durch neue Einzelmasten ersetzt werden. Dabei käme die eine Mastreihe präzise in die Achse des ehemals vorhanden gewesenen, heute dringend nötigen dritten Gleises Tössmühle–Kempththal zu liegen. Eine einfache Erstellung des dritten Gleises auf dem vorhandenen Unterbau zwischen Tössmühle und Kempththal würde damit verhindert oder es kann nur mit hohen Kosten erstellt werden (die Masten müssten wieder entfernt und versetzt werden oder dann müsste für das dritte Gleis ein neuer, breiterer Unterbau erstellt werden).

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Stellung nimmt der Regierungsrat bzw. nehmen seine Fachstellen zum Projekt der SBB für das dritte Gleis Winterthur–Tössmühle bezüglich der oben erwähnten Punkte ein?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Erstellung der S-Bahn-Haltestelle «Töss»? Wie viele Personen wohnen bzw. arbeiten im Umkreis von 300, 500 und 700 Metern um die künftige Haltestelle? Wären Anschlüsse von Buslinien an diese Haltestelle möglich?
3. Weshalb ist die Haltestelle «Töss» in den Plänen der SBB nicht enthalten? Wann hat der Regierungsrat ein Projekt für die Haltestelle ausarbeiten lassen?
4. Wie hoch sind die Kosten der S-Bahn-Haltestelle «Töss» bei einem gleichzeitigen Bau mit dem dritten Gleis Winterthur–Tössmühle? Wie hoch bei einer nachträglichen Erstellung? Auf wann ist mit einer Kreditvorlage des Regierungsrates für die Haltestelle zu rechnen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, mit den SBB dahingehend zu verhandeln, dass als drittes Gleis das direkt an die bestehende Doppelspur Winterthur–Kempththal anschliessende Gleis und nicht das von den SBB vorgesehene äussere, westliche Gleis der Brüttenertunnelzufahrt erstellt wird?
6. Welches sind die Gründe für die sofortige Ersetzung der Fahrleitung zwischen Tössmühle und Kempththal? Könnte damit nicht zugewartet werden, bis das Projekt für das dritte Gleis Tössmühle–Kempththal–Effretikon vorliegt und anhand dessen beurteilt werden kann, wo die neuen Fahrleitungsmasten tatsächlich gesetzt werden müssen? Könnten die neuen Fahrdrähtaufhängungen auch an den bestehenden Jochen befestigt werden? Wenn nicht, weshalb nicht?
7. Wie hoch sind die Kosten der Fahrleitungserneuerung zwischen Tössmühle und Kempththal? Wie hoch sind sie, wenn die bestehenden Masten-Joche stehen gelassen und weiterbenützt werden?

8. Ist das Lichttraumprofil des SBB-Durchlasses unter der Autobahn A 1 bei der Steigmühle breit genug, um das dritte Gleis ohne Aufweitung aufnehmen zu können?
9. Wie hoch sind die Kosten für die Erstellung des dritten Gleises Tössmühle–Kempththal und Kempththal–Effretikon?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Das Projekt für ein drittes Gleis zwischen dem Bahnhof Winterthur und der Unterführung unter der Autobahn bei Töss und schneller befahrbare Weichenverbindungen im Einfahrbereich des Bahnhofs Winterthur ist ein Teilprojekt der ersten Etappe von Bahn 2000. Es stützt sich auf das bewilligte, aber auf eine spätere Etappe verschobene Projekt einer Neubaustrecke Winterthur–Flughafen (Brüttenertunnel), beschränkt sich aber auf jene Bauten, welche für das Angebotskonzept der ersten Etappe nötig sind. Dabei bleibt sichergestellt, dass sowohl der Brüttenertunnel wie auch eine allfällige Alternative über Effretikon weder präjudiziert noch verbaut werden. Der Regierungsrat unterstützt das Projekt und hat ihm im Plangenehmigungsverfahren mit einigen Auflagen der zuständigen Umweltfachstellen zugestimmt.

Im kantonalen Richtplan ist im Bereich der Töss an der auszubauenden Bahnstrecke ein möglicher Standort für eine neue S-Bahn-Haltestelle eingetragen. Dieser Eintrag dient der Raumsicherung für die Option zur Erstellung dieser Haltestelle. Der Termin für deren Verwirklichung ist damit nicht vorgegeben.

Im Umkreis von 750 Metern um die geplante Haltestelle Töss wohnen 3600 Personen und arbeiten etwa 3700 Erwerbstätige. Die Anzahl der erschlossenen Personen in den Umkreisen 500 und 300 Meter können infolge fehlender Daten nicht genau ermittelt werden. Schätzungsweise sind es je etwa 1600 und 500 Personen. In nächster Zeit kann nicht mit einer wesentlichen Zunahme an Einwohnern und Arbeitsplätzen gerechnet werden. Die Zahl der Arbeitsplätze hat in den letzten Jahren eher abgenommen.

Gemäss Angebotsverordnung gelten Siedlungsgebiete als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zu einer Bahnhaltstelle 750 m nicht überschreitet. Die Stadt Winterthur ist generell gut mit einem Bus- und Trolleybussystem erschlossen. Dabei gelten Einzugsbereiche von 400 Meter Radius. Das nördliche Gebiet des Einzugsbereichs einer neuen Haltestelle «Töss» wird durch die Trolleybuslinie 1 (Hauptbahnhof–Töss) mit einer überdurchschnittlichen Qualität bedient. Das übrige Gebiet wird durch die Buslinien 4 (Hauptbahnhof–Breite), 8 (Steig–Wülflingen) und 13 (Hauptbahnhof–Dätttau) erschlossen. Die Linie 13 führt an der geplanten Haltestelle vorbei. Mit dieser Linie würden Anschlüsse an die Bahn angestrebt. Es bestehen keine Pläne, weitere Buslinien zu dieser Haltestelle zu führen.

Da die Haltestelle peripher zum Siedlungsgebiet liegt, wird deren Nutzen zum vornherein stark eingeschränkt. Sie würde vor allem gute Reisebeziehungen nach Zürich schaffen. Davon könnte aber nur ein kleiner Teil der Reisenden profitieren, weil die grossen Ströme zum Stadtzentrum von Winterthur gerichtet sind. Es könnten zwar mit der neuen Haltestelle einige zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Die Zusatzerträge stehen aber in einem schlechten Verhältnis zu den Bau- und Betriebsaufwendungen. Diese Situation würde sich erst dann ändern, wenn im Einzugsgebiet in grossem Umfang zusätzliche Nutzungen entstehen. Für innerstädtische Verbindungen eignet sich das feinmaschige Busangebot wesentlich besser. Auch die Stadt Winterthur hat sich klar gegen die jetzige Erstellung dieser Haltestelle ausgesprochen. Aufgrund dieser Umstände kann heute und in naher Zukunft keine genügende Wirtschaftlichkeit erwartet werden. Es ist deshalb nicht beabsichtigt, die Haltestelle gleichzeitig mit dem dritten Gleis zu bauen. Es wurde deshalb auch kein detailliertes Projekt ausgearbeitet.

Das Projekt der Neubaustrecke Flughafen–Winterthur sah als Option an der bestehenden Doppelspur Winterthur–Kempththal planerisch eine neue Haltestelle «Töss» vor. Nach der Zurückstellung des Brüttenertunnels wird die Streckenleistungsfähigkeit zwischen Zürich und Winterthur mit baulichen Massnahmen nur so weit angepasst, dass das Angebot der ersten Etappe Bahn 2000 im vorgesehenen Rahmen und mit der nötigen Betriebsstabilität abgewickelt werden kann. Zwischen Töss und dem Bahnhof Winterthur wird anstelle der Vierspur nur als Ergänzung zur bestehenden Doppelspur ab der Überführung der A1 ein drittes Gleis erstellt. Damit können die auf der Doppelspur von Effretikon her bestehenden Kapazitäten bis zu den Perrongleisen in Winterthur voll ausgenützt werden, indem die sich

in Dreier- oder Vierer-Gruppen in minimalem Abstand folgenden Züge im Bereich der A1-Überführung etwa drei Kilometer vor dem Bahnhof Winterthur vorsortiert und über das bestehende zweite und das neue dritte Gleis ohne Zeitverlust bis zu den Perrons geführt werden. Ein Halt von S-Bahn-Zügen in diesem empfindlichen Streckenabschnitt würde dessen Leistungsfähigkeit spürbar senken, so dass der Fahrplan gemäss Bahn 2000 erste Etappe und S-Bahn 2. Teilergänzung auf der ergänzten Infrastruktur nicht mehr gewährleistet werden könnte. Der Bau der Haltestelle kann darum frühestens mit dem Bau des vierten Gleises und unter Anpassung der bestehenden Infrastruktur ins Auge gefasst werden. Die Option dafür wird durch das vorliegende Projekt nicht in Frage gestellt.

Das neu zu erstellende dritte Gleis ist zwischen der Töss und der Storchenbrücke auf der vierten Gleisachse der projektierten Neubaustrecke vorgesehen. Dies wird mit finanziellen und qualitativen Vorteilen begründet. So würde eine Benützung der dritten Gleisachse die Verschiebung der bestehenden Doppelspur erfordern und damit zusätzliche Kosten auslösen. Andererseits erzielt die nähere Lage zu den projektierten Lärmschutzmassnahmen, welche definitiv erstellt werden können, eine höhere Wirkung. Der Regierungsrat hat darum keine Veranlassung, sich für eine diesbezügliche Projektänderung einzusetzen.

Die Fahrleitungsanlage zwischen Kempthal und Winterthur stammt aus der Zeit der Erst-Elektrifizierung und hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Da die Störungsanfälligkeit immer grösser wird und die Anlagenverfügbarkeit auf diesem äusserst stark belasteten Streckenabschnitt ohne Umfahrungsmöglichkeit sehr hoch sein muss, wird die schon länger anstehende Erneuerung nun zusammen mit dem dritten Gleis Tössmühle–Winterthur ausgeführt. Bei der Fahrleitungserneuerung kommt das der heutigen Technik und den künftigen Anforderungen (z.B. Neigezüge) entsprechende System zur Anwendung. Im vorliegenden Fall wird eine sogenannte R-Fahrleitung erstellt, die wegen höherer Abspannkräfte neue Tragwerke erfordert.

Die Kosten für die Fahrleitungserneuerung zwischen Tössmühle und Kempthal betragen rund 1,5 Mio. Franken. Ein Auftrag für die Projektierung eines dritten Gleises auf dem Abschnitt Tössmühle–Kempthal–Effretikon wurde im Hinblick auf Bahn 2000 erste Etappe nie erteilt und steht in nächster Zeit auch nicht zur Diskussion. Es liegt darum auch keine aussagekräftige Kostenschätzung vor.

Das Lichtraumprofil im heutigen Tunnel unter der A1 bietet keinen Platz für ein drittes Gleis. Denkbar wäre die Schaffung des nötigen Raumes ohne Ausweitung des Durchlasses bei einer Absenkung der gesamten Gleisanlage auf einem längeren Streckenabschnitt, was allerdings mit sehr hohen Kosten verbunden wäre.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
i.V. **Hirschi**