

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend S-Bahn-Haltestelle «Töss Försterhaus», eingereicht von den Gemeinderäten/innen A. Steiner (GLP), F. Helg (FDP), R. Diener (Grüne/AL), M. Wegelin (SVP) und M. Bänninger (EVP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend S-Bahn-Haltestelle «Töss Försterhaus» wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschlossen.

Bericht:

Am 6. Juli 2020 reichten Gemeinderätin Annetta Steiner (GLP), die Gemeinderäte Felix Helg (FDP), Reto Diener (Grüne/AL), Gemeinderätin Maria Wegelin (SVP) und Gemeinderat Michael Bänninger (EVP) mit 32 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 24. August 2020 überwiesen wurde:

«Der Stadtrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den SBB und dem Kanton (Amt für Verkehr, ZVV) einen Bericht vorzulegen, in welchen Varianten von Gleisstopologien zwischen dem Winterthurer Hauptbahnhof und dem Nordportal des Brüttenertunnels aufgezeigt werden. Insbesondere soll dargelegt werden, unter welchen Bedingungen

- *die seit 1978 im Kantonalen im Richtplan enthaltene neue S-Bahn-Haltestelle «Försterhaus» für potenziell 4-6 Züge/Stunde und Fahrtrichtung realisierbar ist und in das Fussgänger-, Veloweg- und Busnetz integriert werden kann.*
- *die «Überwerfung» (Eisenbahn-Hochbrücke) im Siedlungsgebiet z.B. durch Unterquerungen ersetzt werden kann.*
- *Das mögliche Passagier-Potential der Haltestelle ist zu eruieren, insbesondere auch unter Berücksichtigung des Entwicklungsgebietes des Rieter-Areals und entlang der Autobahn.*

Der Stadtrat wird eingeladen, als Sofortmassnahme seinen Antrag zur Streichung der Haltestelle aus dem Kantonalen Richtplan zurückziehen.

Begründung

Der Hauptbahnhof Winterthur stösst schon seit langem an seine Kapazitätsgrenze. Deshalb ist es sinnvoll, möglichst viele umsteigende Personen auf andere Stadtbahnhöfe zu verteilen. Das Passagier-Aufkommen der seit 1978 im kantonalen Richtplan eingetragenen Haltestelle «Försterhaus» ist mit einem attraktiven S-Bahn-Fahrplan sehr gross. Die Haltestelle könnte zum drittgrössten Bahnhof in Winterthur werden. Insbesondere wenn das sich entwickelnde Arbeitsplatzgebiet im Rieterareal und entlang der Autobahn A1 miteinbezogen wird. Mit Buslinien aus dem Schlosstal direkt zur Haltestelle «Försterhaus» kann der Hauptbahnhof deutlich entlastet werden.

Das Quartier Dättnau-Steig mit seinen 3500 Einwohnenden sowie die Stadtteile Töss und Schlosstal bekämen einen attraktiven direkteren Anschluss in Richtung Zürich, ohne Umweg über den überlasteten Hauptbahnhof.

Arbeitsplatzgebiete, welche schnell und direkt mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden, sind sehr attraktiv. Als Beispiel dienen dafür die boomenden Arbeitsplatzgebiete entlang der Glatttal- sowie der Limmattalbahn oder die S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke in Zürich. Für die wirtschaftliche Entwicklung Winterthurs im Südwesten ist deshalb diese attraktive Haltestelle an der Zürcherlinie wichtig.

Mit einem neuen Gleisschema könnte zudem eine optisch wuchtige Überwerfung am Rand des Siedlungsgebietes vermieden werden.»

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Ausgangslage

Für Winterthur ist eine zeitgerechte Realisierung des Brüttener Tunnels von grosser Bedeutung. Im Hinblick auf das Wachstum der Stadt und die damit verbundene zunehmende Mobilität ist eine Beseitigung des Engpasses auf der Bahnlinie zwischen Zürich und Winterthur dringend notwendig. Der Stadtrat hat deshalb im Legislaturprogramm 2018 bis 2022 als Schwerpunkt zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs die Massnahme «Erwirken der Kapazitätserweiterung auf der SBB-Strecke Zürich - Winterthur - Winterthur Grütze (Brüttener Tunnel)» (ME.12.21) aufgenommen. Der Brüttener Tunnel dient dem Langfristziel des Stadtrates nach einer stadtverträglichen Mobilität.

In dem von SBB und Stadt in Zusammenarbeit mit dem Kanton gemeinsam veröffentlichten Synthesebericht zur Testplanung Gleisraum Winterthur vom 27. April 2018 wurde empfohlen, den bestehenden Richtplaneintrag einer geplanten Bahnhaltestelle Töss Försterhaus zu streichen. Die damaligen Untersuchungen haben ergeben, dass diese Bahnhaltestelle aus betrieblicher und baulicher Sicht schwierig umsetzbar wäre und keinen Mehrwert für die Stadtentwicklung bringen würde.

In der Zwischenzeit hat die Stadt im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Räumlichen Entwicklungsperspektive (REP) Winterthur 2040 und den Ausbauplänen des ASTRA für die Autobahn neue Potenziale für das Entwicklungsgebiet Töss Süd erkannt. Eine stadtverträgliche Gestaltung der Autobahn im Abschnitt Töss birgt aus Sicht des Stadtrates die Chance für eine grundlegende Stadtrenaturierung in diesem Quartier. Unter diesen neuen Vorzeichen muss auch die Anbindung dieses Stadtteils mit dem öffentlichen Verkehr neu gedacht werden.

Anfang März hat die SBB über den Stand des Projektes Brüttener Tunnel informiert und eine neue Bezeichnung für das Projekt herausgebracht: «Mehrspur Zürich–Winterthur: Bahnausbau via Brüttenertunnel.»

2. Verantwortlichkeiten in der Bahnplanung, Zusammenarbeit der Stadt mit den SBB

In der Planung und Projektierung der Bahninfrastrukturen und des Bahnangebots sind folgende Verantwortlichkeiten festgelegt:

- *Bundesamt für Verkehr (BAV):* Prozessführung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP), Entwicklung der Botschaften zuhanden des Parlaments für die STEP-Ausbauschritte (Angebotskonzept und Netznutzungskonzept Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr, Infrastrukturmassnahmen inklusive neue Haltestellen)
- *Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU):* EVU mit Fernverkehrskonzession, z. B. SBB-Personenverkehr: Beauftragt vom BAV für Studienarbeiten Angebotskonzeption Fernverkehr sowie Wirkungsanalyse Angebotskonzepte Fernverkehr und Regionalverkehr
- *Eisenbahnunternehmen als Infrastrukturbetreiberin (ISB):* SBB-Infrastruktur für Normalspurnetz: Beauftragt vom BAV für Integration der Angebote aller Verkehrsarten (Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr) und Entwicklung der Infrastrukturkonzepte, z. B. Konkretisierung des Projekts Brüttenertunnel

- *Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)*: Einreichen Angebotskonzept Regionalverkehr sowie Antrag auf neue Haltestellen beim BAV unter Nachweis der prognostizierten Angebotsauslastung sowie der Zweckmässigkeit der Haltestellen

3. Varianten von Gleistopologien

Es gibt keine Möglichkeiten, dass die Stadt gemeinsam mit SBB und Kanton «Varianten von Gleistopologien» ausserhalb des STEP-Prozesses untersucht. Dies ist Aufgabe der SBB im Auftrag des BAV. Der Stadt stehen im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Rechtsmittel zur Verfügung. Unabhängig davon würde eine Planung und Projektierung einer gegenüber dem vorliegenden Projekt des Brüttener Tunnels grundsätzlich veränderten Anlage wie das vom Bauingenieur Andreas Lutz skizzierte alternative Gleislayout, dessen Nachweis zur baulichen und betrieblichen Machbarkeit dem Stadtrat nicht bekannt ist, die Umsetzung des Brüttener Tunnels um Jahre verzögern.

Die Stadt steht seit längerer Zeit in laufendem Austausch mit den SBB zur Koordination des Projekts Brüttener Tunnel. Das Anliegen der Stadt, die Überwerfung im Raum Töss in Richtung Süden zu verschieben, konnte im Rahmen der Entwicklung des Projektes berücksichtigt werden. Das Bauwerk ist siedlungsverträglich angeordnet. Der Stadtrat sieht keinen Bedarf, eine weitere Anpassung zu fordern.

4. Haltestelle Försterhaus

4.1 Betriebliche Machbarkeit

In der Studie im Rahmen der Testplanung zum Gleisraum aus dem Jahr 2018 wurde dargelegt, dass mit der im Rahmen der Zürcher S-Bahn 2G / dem STEP AS 2035 mit dem Brüttener Tunnel geplanten Fahrplankonstellation in Töss Försterhaus lediglich eine S-Bahn-Linie im 30-Minuten-Takt halten könnte. Dabei würde sozusagen nachträglich eine Haltestelle in einen bereits definierten Fahrplan integriert.

Eine (noch nicht definierte) Fahrplankonstellation für 2045 oder später könnte jedoch von Anfang an von einer zusätzlichen Haltestelle Försterhaus ausgehen. Ein dichteres Angebot wie zum Beispiel ein 15-Minuten-Takt wäre denkbar, jedoch in einer Gesamtabwägung festzulegen mit der möglichen Konsequenz von wegfallenden Halten an anderen Haltestellen, Fahrzeitverlusten auf einzelnen Linien oder weiteren wegfallenden Freiheitsgraden in der Angebotsgestaltung von Regional- und Fernverkehr.

Am ehesten realistisch ist aus Sicht SBB ein 15-Minuten-Takt mit S-Bahnen in und aus Richtung Effretikon. Mehr als vier Halte pro Stunde und Fahrtrichtung sind aus Sicht SBB jedoch in keinem zukünftigen Angebotskonzept (STEP AS 2045 und folgende) denkbar. Halte von schnellen S-Bahnen via Brüttener Tunnel (heutige S11/S12) sind von Seiten SBB heute ausgeschlossen bzw. unwahrscheinlich, weil sie im Zulauf des Tunnels auf denselben Geleisen verkehren wie Schnell- und Güterzüge.

4.2 Bauliche Machbarkeit

Gemäss SBB wird mit dem vorliegenden Projekt die Umsetzung einer Haltestelle zu einem späteren Zeitpunkt, nach dem Bau des Brüttener Tunnels und der Überwerfung, gegenüber der Situation mit der heute vorhandenen Gleisanlage nicht erschwert. Betriebliche Einschränkungen in diesem hochbelasteten Korridor sind in jedem Fall mit einer zusätzlichen Haltestelle, unabhängig der genauen Lage der Haltestelle oder der Überwerfung, in Kauf zu nehmen. Mit der Optimierung der Lage des Überwerfungsbauwerkes im Rahmen der Entwicklung des Projektes Brüttener Tunnel verändert sich in Bezug auf die bauliche Machbarkeit der Haltestelle nichts.

Die Anordnung der Haltekanten ist abhängig vom konkreten Angebotskonzept 2045 oder einem folgenden festzulegen. Grundsätzlich ist sie sowohl an der äusseren wie auch an der mittleren Gleisachse möglich, jedoch nicht an beiden. Dies entspricht nicht den Aussagen aus

der Studie im Rahmen der Testplanung zum Gleisraum aus dem Jahr 2018, weil dort wie bereits erwähnt die bereits definierte Fahrplankonstellation STEP AS 2035 zugrunde gelegt wurde.

Die Machbarkeit der Haltestelle wird durch die SBB nur dann nachgewiesen, falls dies aufgrund von Einsprachen im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zum Projekt Brüttener Tunnel nötig wird.

Infrastrukturvarianten einer Haltestelle Försterhaus werden durch die SBB bearbeitet, wenn sie vom ZVV im Rahmen eines Ausbauschnittes STEP (frühestens STEP AS 2045) dafür beauftragt werden.

4.3 Zweckmässigkeit einer Haltestelle Försterhaus, Festhalten am Richtplaneintrag

Eine Haltestelle Försterhaus läge ausserhalb zum neuen Entwicklungsschwerpunkt und somit nicht ideal für die Bahnanbindung. Ob das mögliche Passagier-Potenzial je ausreichend sein wird, um eine Haltestelle Försterhaus und die damit verbundene betrieblich und baulich herausfordernde Umsetzung rechtfertigen zu können, ist aus heutiger Sicht fraglich.

Diese Frage soll aber aufgrund der vorhandenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Stadtentwicklung nicht heute beantwortet werden. Dies insbesondere, weil sich gezeigt hat, dass im Zusammenhang mit den Ausbauplänen für die Autobahn A1 langfristig neue Potenziale für das Entwicklungsgebiet Töss Süd entstehen. Eine stadtverträgliche Gestaltung der Autobahn im Abschnitt Töss birgt aus Sicht des Stadtrates die Chance für eine grundlegende Stadtreparatur in diesem Quartier. Unter diesen Vorzeichen muss auch die Anbindung dieses Stadtteils mit dem öffentlichen Verkehr langfristig neu betrachtet werden. Die Haltestelle Försterhaus wird in diesem Sinne in der Räumlichen Entwicklungsperspektive (REP) Winterthur 2040 auch als weiter zu vertiefende Möglichkeit aufgeführt.

Wie das stadträumliche und verkehrliche Potenzial (u. a. Einbettung in das Fuss- und Veloverkehrs- sowie Busnetz) einer Bahnhaltstelle unter den neuen Stadtentwicklungsszenarien im Gebiet Auwiesen-Steig beurteilt werden kann, will der Stadtrat in einem nächsten Schritt unter der Bezeichnung «Masterplan Winterthur Süd» vertieft untersuchen lassen.

Daher wurde vom Stadtrat entgegen des ursprünglichen Antrags zur Streichung des Eintrags Haltestelle Försterhaus nun neu im Rahmen der öffentlichen Auflage zur Teilrevision 2020 des Kantonalen Richtplans gefordert, dass am bestehenden Eintrag als langfristige Möglichkeit für die Gebietserschliessung Winterthur Süd festgehalten wird.

5. Fazit

Wie dargelegt gibt es für den Stadtrat keine Möglichkeit, dass die Stadt gemeinsam mit den SBB und dem Kanton «Varianten von Gleistopologien» ausserhalb des STEP-Prozesses untersucht. Deshalb kann der Stadtrat der Forderung der Postulantinnen und Postulanten nicht entsprechen.

Der Stadtrat hat im Rahmen der öffentlichen Auflage 2020 der Teilrevision des Kantonalen Richtplans bereits gefordert, dass am bestehenden Eintrag Haltestelle Försterhaus als langfristige Möglichkeit für die Gebietserschliessung Winterthur Süd festgehalten wird.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon