

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Weichen für die Stadtentwicklung Winterthur, eingereicht von Gemeinderat M. Zeugin (GLP)

Am 24. Januar 2011 reichte Gemeinderat Michael Zeugin namens der Grünliberalen Fraktion mit 30 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

"Die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Winterthur ist für die längerfristige Zukunft von Winterthur als regionales Zentrum von entscheidender Bedeutung. Bei wirtschaftlichen Standortfaktoren wird zwischen harten- und weichen Standortfaktoren unterschieden. Zu den harten Standortfaktoren zählen unter Anderem: Steuern, Abgaben, Absatzmarkt, Infrastruktur, Arbeitskräftepotential. Die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts ist nicht von einem, sondern von allen Standortfaktoren abhängig. Nichts desto trotz zeigen die Erfahrungen der letzten 20 Jahre, dass die S-Bahn einen erheblichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Zürich beigetragen hat.

Im Bezug auf die S-Bahn ist Winterthur in verschiedene Richtungen gut positioniert (Wil, Frauenfeld, Weinland, Bülach, Turbenthal und Zürich). Dies stärkt die Stellung von Winterthur als bedeutendes regionales Zentrum. Sehr schlecht erschlossen ist das Zürcher Oberland, bzw. die Bezirke Pfäffikon, Uster und Hinwil. Eine Wirtschaftsregion (mit rund 250'000 Einwohnern) die, wie Winterthur, am Boomen ist. Wer mit der S-Bahn nach Illnau, Pfäffikon, Fehraltorf, Wetzikon und Hinwil reist, muss in Effretikon oder Stadelhofen umsteigen. Dies vermindert wesentlich die Attraktivität für pendelnde Arbeitskräfte und Studierende, aber auch für Kunden der Winterthurer Altstadt oder Besucher der Kultur- und Freizeitstätten.

Im aktuellen kantonalen Richtplan sind zwei Massnahmen vorgesehen, die eine direkte S-Bahnlinie nach Wetzikon oder auch Hinwil/Rapperswil ermöglichen würden: (1) der Brüttemer Tunnel und damit der Ausbau des Flaschenhalses zwischen Winterthur und Effretikon. (2) der Ausbau der Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon von einer auf zwei Spuren. Damit sind zwei wichtige Massnahmen für eine direkte S-Bahnlinie Winterthur Wetzikon/Hinwil geplant. Was fehlt, ist eine oder zwei zusätzlich gestellte Weichen, die eine direkte Verbindung Winterthur-Wetzikon/Hinwil ohne den zeitraubenden Richtungswechsel in Effretikon ermöglichen. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- 1) Wie schätzt der Stadtrat das längerfristige Potential für den Wirtschaftsstandort Winterthur durch eine direkte S-Bahnlinie Winterthur-Wetzikon ein?*
- 2) Ist der Stadtrat bereit, sich bei der Vernehmlassung des neuen Kantonalen Richtplans für eine neue direkte S-Bahnlinie Winterthur-Wetzikon/Hinwil einzusetzen und damit die Stellung von Winterthur als Regionales Zentrum zu stärken?"*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Winterthur geniesst trotz nächster Nähe zur Metropole Zürich die Stellung eines bedeutenden regionalen Zentrums. Im Gegensatz zur Funktion als Verkehrsdrehscheibe und wachsender Wohnstandort befindet sich Winterthur als Wirtschaftsstandort allerdings in einer etwas isolierten Situation (u.a. wächst die Agglomeration Winterthur nicht). Das sich dynamisch entwickelnde Zürcher Oberland orientiert sich in erster Linie am Dienstleistungszentrum Zürich. Die Wirtschaftsstruktur des Zürcher Oberlandes weist jedoch Ähnlichkeiten mit jener von Winterthur auf. Die Branchenzweige Elektronik und Uhren sowie Elektrotechnik und Maschinenbau sind im Oberland überdurchschnittlich vertreten und weisen positive Ent-

wicklungschancen auf (Economic Research Credit Suisse, 2010). Bei einem Ausbau der Verbindungen zwischen Winterthur und Oberland kann insbesondere für die genannten Wirtschaftsbranchen von positiven Auswirkungen ausgegangen werden. Für die laufenden Bemühungen der Stadt Winterthur, regional neue Gewerbe- und Industrieflächen an gut erschlossenen Lagen zu schaffen (Entwicklungskorridor Richtung Frauenfeld), würde eine verbesserte räumliche Vernetzung einen weiteren Standortvorteil darstellen.

Die Entwicklungen im Zürcher Oberland führen zu einem erweiterten Einzugsgebiet der Stadt Zürich. Dies wiederum bewirkt aufgrund des Nachfragedrucks Preissteigerungen im Einzugsgebiet und verstärkt die Verkehrsprobleme im Nadelöhr Zürich. Bei einer Verbesserung der Tangentialverbindungen könnte diese Problematik angegangen werden, insbesondere was die täglichen Spitzenzeiten anbetrifft. Dies v.a. unter Berücksichtigung, dass Winterthur die zweitgrösste Stadt im Metropolitanraum Zürich ist und das Zürcher Oberland über ein grosses Arbeitskräftepotenzial verfügt.

Die 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich stellen den nächsten grossen Ausbauschritt dar. Eine direkte Verbindung von Winterthur nach Wetzikon oder Uster ist darin nicht vorgesehen. Die Angebote zwischen Zürich und Winterthur sowie Zürich und Pfäffikon werden mit den 4. Teilergänzungen ausgebaut. Dafür muss auch die Bahninfrastruktur in diesen beiden Korridoren erweitert werden. Die Eckverbindungen S3 – S7/S8 via Effretikon werden auch mit den 4. Teilergänzungen in gleicher Qualität gewährleistet. Auch die Verbindung via Stettbach (S12 – S9) sowie via Stadelhofen (S12 – S15) ins Oberland werden weiterhin mit schlanken Anschlüssen sichergestellt.

Auch aus regionaler Sicht ist eine verbesserte Anbindung zwischen Zürcher Oberland und Winterthur wünschenswert, ist es doch das Ziel der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), das Verhältnis Arbeitsplatz/Bevölkerung mittel- und langfristig wieder zu erhöhen. Eine verbesserte Erschliessung des Arbeitskräftepotentials im Zürcher Oberland attrahiert somit den Werkplatz Winterthur und unterstützt die Erhöhung der regionalen Arbeitsplatzdichte.

Die Stossrichtung der Interpellation wird somit grundsätzlich unterstützt und als richtig angesehen. Hierbei sind drei Perspektiven zu berücksichtigen:

1. Kosten-Nutzen

Über das resultierende Kosten-Nutzen Verhältnis ist gemäss heutigem Stand wenig bekannt. Alternative Massnahmen (z.B. Verbindung durch Regionalbus) müssen ebenfalls in Betracht gezogen und geprüft werden.

2. Standortförderung

Der Wirtschaftsraum Winterthur ist im Kontext der Entwicklungen im hochdynamischen Metropolitanraum Zürich und des globalen Standortwettbewerbs zu verstehen. Die Bedeutung von Tangentialverbindungen zwischen Nebenzentren wird weiter zunehmen und die Nutzungsmuster im Wohn-, Werk-, Versorgungs- und Erholungsgrossraum massgebend beeinflussen.

3. Raumplanung und Verkehr

Die vorherrschenden Verkehrsengpässe auf dem regionalen und nationalen Schienennetz und speziell im Hauptbahnhof Zürich stellen eine verkehrspolitische Herausforderung dar. Tangentialverbindungen entlasten in der Tendenz den Verkehrsknotenpunkt Zürich und tragen zur Robustheit des grossräumigen Verkehrsnetzes bei. Der ZVV schreibt in seiner Stellungnahme, dass die bauliche und technische Machbarkeit einer allfälligen neuen Verbindungslinie vom Oberland nach Winterthur im Raum Illnau-Effretikon nicht vorliegt. "Ein solcher Ausbau wäre zwingend von folgenden Infrastrukturausbauten abhängig:

- Ausbau der Strecke Winterthur – Effretikon (Brüttenertunnel oder Ausbau der bestehenden Doppelspur auf vier Spuren)
- Doppelspur zwischen Effretikon und Pfäffikon, ggf. Wetzikon
- Diverse Bahnhofsusbauten

Eine direkte Linie zwischen dem Oberland und Winterthur wäre mit der heutigen respektive der geplanten Infrastruktur 2018 (Umsetzung Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz [HGV], Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur [ZEB] und 4. Teilergänzung) nicht umsetzbar."

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

"Wie schätzt der Stadtrat das längerfristige Potential für den Wirtschaftsstandort Winterthur durch eine direkte S-Bahnlinie Winterthur-Wetzikon ein?"

Massgeblicher Faktor für eine positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes ist die Verfügbarkeit von gut ausgebildetem Personal. Mit einer direkten S-Bahnerschliessung des Zürcher Oberlandes würde ein bedeutendes "Arbeitskräftereservoir" (Einwohnerzahl > 150'000 / Erwerbsquote ca. 55%) direkt an Winterthur angebunden. Zudem würde durch eine solche Tangentialverbindung überregional der Engpass Stadt Zürich entlastet.

Verkehrstechnisch sind jedoch die beiden Korridore Fehraltorf/Pfäffikon/Wetzikon/Hinwil und der Bereich Greifensee/Uster deutlich voneinander zu unterscheiden. Ersterer ist heute mit dem Umstieg in Effretikon bereits relativ gut an Winterthur angeschlossen, für Uster mit dem Umstieg in Stettbach bzw. Stadelhofen sind Umwegfahrten notwendig. Die Anschlüsse sind aber auf beiden Korridoren optimiert.

Um eine genaue Abwägung über Kosten und Nutzen einer besseren Verbindung zwischen dem Zürcher Oberland und Winterthur vornehmen zu können, wäre eine entsprechende Studie eines künftigen Angebotskonzepts sowie der dazu notwendigen Infrastruktur vonnöten. Dabei wären die beiden Korridore separat anzuschauen.

Für die Verbindung des Korridors Fehraltorf/Pfäffikon/Wetzikon/Hinwil und Winterthur durch eine entsprechende S-Bahnverbindung wären Fahrzeitgewinn und Taktverdichtung den entstehenden hohen Investitionskosten gegenüber zu stellen. Eine entsprechende grobe Wirtschaftlichkeitsrechnung wäre in Zusammenarbeit von ZVV, Stadt und Region Winterthur sowie der Region Zürcher Oberland zu erarbeiten.

Um eine bessere Anbindung der Region Uster mit Winterthur zu erreichen, wäre eine Wirtschaftlichkeitsrechnung für die Einführung einer Regionalbuslinie in Auftrag zu geben.

Zur Frage 2:

"Ist der Stadtrat bereit, sich bei der Vernehmlassung des neuen Kantonalen Richtplans für eine neue direkte S-Bahnlinie Winterthur-Wetzikon/Hinwil einzusetzen und damit die Stellung von Winterthur als Regionales Zentrum zu stärken?"

Das laufende Richtplanverfahren ist bereits weit fortgeschritten. Damit sich Winterthur fundiert für die S-Bahnlinie Winterthur-Wetzikon/Hinwil einsetzen könnte, wäre die bauliche und technische Machbarkeit einer allfälligen Verbindung zwischen Winterthur und Fehraltorf/Pfäffikon/Wetzikon/Hinwil sowie Uster und eine entsprechende fahrplantechnische Untersu-

chung für beide genannten Verbindungen notwendig. Eine solche hätte Varianten aufzuzeigen, z.B. eine Regionalbuslinie zwischen Winterthur und Uster. Diese notwendigen Abklärungen sind aufgrund des Zeitplans nicht mehr vorgängig möglich. Der Stadtrat beabsichtigt jedoch bei der RWU in Zusammenarbeit mit dem ZVV diese Abklärungen zu beantragen. Abhängig von den Ergebnissen würde er dann eine Teilrevision des Richtplanes beim Kanton beantragen.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Kulturelles und Dienste übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder