

An das Stadtparlament

W i n t e r t h u r

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend der Möglichkeit von einem Park+Ride im Vitus-Areal in Winterthur Töss zur Entlastung der Innenstadt, eingereicht von Stadtparlamentarier R. Tobler (FDP)

Am 2. Dezember 2024 reichte Stadtparlamentarier Raphael Tobler (FDP) folgende Schriftliche Anfrage ein:

«Die Verkehrssituation in der Stadt Winterthur (besonders der Innenstadt) ist für viele (aus unterschiedlichen Gründen) unzufriedenstellend. Wir wissen, dass die Stadt Winterthur in Zukunft noch stärker wachsen wird und dadurch auch im Bereich Verkehr weitere Herausforderungen auf die Stadt Winterthur zukommen. Ebenfalls im Wandel ist das Vitus-Areal in Winterthur Töss. Das Vitus-Areal liegt direkt an der Autobahn-Ausfahrt Winterthur-Töss. Da es hier für die Stadt Winterthur Chancen geben könnte, stellen sich folgende Fragen:

- 1. Welche Vorteile könnten sich bei einem Park+Ride in Töss, z.B. auf dem Vitus-Areal für die Stadt Winterthur mit Fokus auf die Innenstadt ergeben?*
- 2. Wie viele Parkplätze müssten beim Park+Ride schätzungsweise entstehen, damit es für die Stadt einen positiven Impact hat?*
- 3. Welche Massnahmen (baulich und organisatorisch) wären durch die Stadt ausserhalb vom Areal notwendig, damit ein solches Park+Ride umgesetzt werden könnte?*
- 4. Welchen Impact hätte ein solches Park+Ride auf den öffentlichen Verkehr (Bus und ggf. Bahn vom Bahnhof Töss und ggf. Station Försterhaus)?*
- 5. Welche weiteren Optionen könnte sich der Stadtrat vorstellen, um die Menschen vom allfälligen Park+Ride in Töss in die Innenstadt zu bringen?*
- 6. Was gäbe es sonst noch für weitere Ideen, das allfällige Park+Ride als Mobility-Hub auszubauen?*
- 7. Hat der Stadtrat bereits konkrete Gespräche über dieses Thema mit den Besitzern vom neuen Areal geführt?*
- 8. Wie steht der Stadtrat zu dieser Idee und kann sich der Stadtrat vorstellen, das Thema auf die Agenda zu nehmen und voranzutreiben?*

Vielen Dank.»

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Vitus-Areal

Das ehemalige Rieterareal im Süden der Stadt Winterthur heisst heute Vitus-Areal. Seit dem Rückzug der Firma Rieter aus der Produktion am Standort Winterthur hat sich das ehemalige Industrieareal zu einem vielseitigen und produktiven Arbeitsplatzgebiet entwickelt. Heute gibt es eine Vielzahl an unterschiedlichen Firmen und Nutzungen, welche den Vorteil des Standorts

schätzen. Im Sommer 2023 verkaufte die Firma Rieter einen überwiegenden Teil des Areals an Allreal. Diese beabsichtigt, ausgehend von den bestehenden Nutzungen das Areal als eines der wichtigsten Arbeitsplatzgebiete in der Stadt Winterthur zu sichern und es langfristig zu einem Tech-Campus zu positionieren. Die genauen Entwicklungsabsichten sind aktuell noch offen.

2. P+R Anlagen

Unter P+R Anlagen wird die Verknüpfung von privatem Personenwagenverkehr mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) verstanden. Die Parkieranlagen werden dazu in attraktiver Nähe zu einer Haltestelle des ÖVs angeordnet, sodass eine optimale Umsteigebeziehung entsteht. Wird eine solche Parkieranlage an einem Bahnhof angeordnet, kann auch der Begriff Park+Rail (P+Rail) verwendet werden. In Winterthur sind am Hauptbahnhof sowie an den Bahnhöfen Wülflingen, Grüze und Seen offizielle Park+Rail Angebote der SBB vorhanden. Weitere Parkieranmöglichkeiten sind an den Bahnhöfen Oberwinterthur und Sennhof-Kyburg vorhanden.

3. Richtplan-Kriterien für eine P+R-Anlage

Im kantonalen Richtplan gibt es keine Festlegung zu Parkierananlagen auf Stadtgebiet von Winterthur. Gemäss regionalem Richtplan (Stand Teilrevision 2022, öffentliche Auflage vom 3. Februar 2023 bis 6. April 2023) sollen P+R-Anlagen der kombinierten Mobilität dienen und an S-Bahnstationen im Einzugsbereich von ländlichen Wohngebieten den ÖV fördern. Dazu sollen sie nahe an der Autobahn (keine Belastung von Siedlungsgebiet) und einer gut frequentierten, direkt nach Winterthur oder Zürich führenden S-Bahnlinie liegen. Diesen Kriterien entsprechend ist im Bereich des Vitus-Areal kein Richtplaneintrag für eine Parkierananlage vorhanden.

4. Bedeutung von P+R-Anlagen

P+R-Anlagen haben das Potenzial, das Verkehrsnetz vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten und gleichzeitig die Anzahl Passagiere im öffentlichen Verkehr zu steigern. Das kantonale Amt für Mobilität hat die Bedeutung des P+R-Angebots im Kanton Zürich 2017 untersucht. Die Untersuchung kommt zusammengefasst zu folgendem Schluss:

- Der überwiegende Anteil der ausgewiesenen P+R-Parkfelder wird in Kombination mit einer Weiterfahrt mit dem ÖV genutzt. Der Anteil der P+R-Parkfelder, die nicht bestimmungsgemäss genutzt werden, kann grundsätzlich als klein beurteilt werden.
- Bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen im Kanton Zürich spielt P+R eine unbedeutende Rolle. Die durch P+R erzielten Verlagerungseffekte müssen daher im Gesamtkontext als gering beurteilt werden, auch wenn die Mehrheit der Nutzenden beim Wegfall der P+R-Anlage statt dem ÖV das Auto nutzen würde. Nicht zu unterschätzen sei jedoch die Bedeutung des P+R-Angebots in argumentativer Hinsicht, da gegenüber Bevölkerung und Politik auf die Möglichkeit hingewiesen werden kann, dass die Ziele in den Städten auch ohne Auto zu erreichen sind. Damit kann indirekt ein Beitrag zur Entlastung der Strassennetze geleistet werden.
- Aufgrund der ermittelten durchschnittlich pro Fahrzeug zurückgelegten MIV-Distanzen je Anlagentyp und der Resultate bisheriger Studien kann davon ausgegangen werden, dass Anlagen am Stadtrand tendenziell zusätzliche MIV-Kilometer erzeugen und dezentrale Anlagen¹ zu einer Reduktion von MIV-Kilometern führen. Somit steht der überwiegende Anteil an P+R-Anlagen im Einklang mit dem Ziel, MIV-Kilometer zu reduzieren. Sie ermöglichen v. a. den MIV-affinen Personen, frühzeitig auf den ÖV umzusteigen.
- Bei dezentralen Anlagen ist der Anteil der Nutzenden, die auf der quellnächsten Anlage (nächstgelegene Anlage in Bezug zum Startort) parkieren, mit 65 % bis 75 % relativ gross. Ganz anders präsentiert sich die Situation auf P+R-Anlagen am Stadtrand. Hier dürfte dem

¹ Dezentrale P+R-Anlagen sind Anlagen, deren Standorte sich meistens an S-Bahnlinien befinden, die eine gute Verbindung von der Region ins Zentrum gewährleisten.

überwiegenden Anteil der Nutzenden ein quellnäheres Umsteigen vom Auto auf den ÖV zumutbar sein.

- Auf den dezentralen Anlagen sind heute in der Regel genügend freie Parkfelder verfügbar. Anlagen am Stadtrand und zum Teil auch an dezentralen ÖV-Knoten² haben hingegen einen hohen Belegungsgrad. Da diesen Nutzenden quellnähere P+R-Anlagen zur Verfügung stehen, besteht aus planerischer Sicht kein Ausbaubedarf.

5. P+R-Anlagen nur im Einzugsbereich von ungenügend mit ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten sinnvoll

Die Strategie 1.2 (Gesamtverkehr - Intermodale Angebote) des Gesamtverkehrskonzepts 2018 des Kantons Zürich (Kanton Zürich, 2018)³ hält zum Thema P+R fest, dass der Kanton im Rahmen der Agglomerationsprogramme die gute Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖV mit dem Velo und zu Fuss unterstützt. Er legt Bike+Ride-Anlagen von überkommunaler Bedeutung fest. Park+Ride-Anlagen sollen hingegen nur im Einzugsbereich von ungenügend mit ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten angeordnet werden.

Im regionalen Verkehrskonzept Winterthur und Umgebung (Schlussbericht vom 9. Mai 2019) ist festgehalten, dass ein angemessenes Angebot an Park+Ride-Parkplätzen bei den dezentralen ÖV-Haltestellen zu fördern ist. Die Förderung von Park+Ride-Anlagen in der Stadtlandschaft und urbanen Wohnlandschaft wird als nicht zweckmässig erachtet, da die Gefahr der Konkurrenzierung des ÖV und der Konflikt mit der Innenentwicklung an diesen zentralen Standorten gross sind.

6. Das Vitus-Areal ist für eine P+R-Anlage ungeeignet

Das Vitus-Areal befindet sich rund 900 Meter nach der Autobahnausfahrt Töss (von Zürich kommend) und ist über die Kloster- bzw. Auwiesen-/Rosenaustrasse erschlossen. Das Areal befindet sich somit relativ nahe bei der Autobahnausfahrt, jedoch bereits nach den beiden Lichtsignalanlagen an der Klosterstrasse und an der Auwiesenstrasse/In der Au (in Bau), beides Elemente der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS)⁴. Die Anlagen regeln den Zufluss in die Stadt, es wird nur so viel Verkehr in die Innenstadt gelassen, wie dort abgewickelt wird. Dadurch werden insbesondere der ÖV sowie der Velo- und Fussverkehr, als flächeneffiziente Verkehrsmittel, priorisiert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Nach den Dosieranlagen sind es noch rund zwei Kilometer in die Innenstadt, was einer sehr kurzen Strecke entspricht, weshalb davon auszugehen ist, dass für eine so kurze Strecke kein Umstieg mehr auf den ÖV stattfindet. Dies insbesondere auch aufgrund des bedeutenden Parkplatzangebotes in der Innenstadt von Winterthur. Es stellt sich deshalb auch grundsätzlich die Frage der Wirtschaftlichkeit einer solchen Anlage für Private und die öffentliche Hand.

7. Multimodale Drehscheibe am neuen Bahnhof Dättgau

Im kommunalen Richtplan (Gesamtrevision)⁵ ist am neuen Bahnhof Dättgau (Masterplan Winterthur-Süd⁶) eine multimodale Drehscheibe vorgesehen (attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus- und Bahn, direkte und attraktive Zugänge und Zufahrtsmöglichkeiten für Velos und Zu Fuss Gehende, Sharing-Angebote als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr). An diesem Standort kann aufgrund der unmittelbaren Autobahnnähe zu gegebener Zeit auch eine Integration eines Park+Ride-Angebots geprüft werden.

² Anlage an einem Bahnknoten mit einem Kursintervall unter 5 Minuten, ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur.

³ [Gesamtverkehrskonzept | Kanton Zürich \(zh.ch\)](#)

⁴ [RVS-Konzept — Stadt Winterthur](#)

⁵ Parl-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024

⁶ [Masterplan Winterthur Süd — Stadt Winterthur](#)

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Welche Vorteile könnten sich bei einem Park+Ride in Töss, z.B. auf dem Vitus-Areal für die Stadt Winterthur mit Fokus auf die Innenstadt ergeben?»

Eine P+R-Anlage auf dem Vitus-Areal bietet für den Stadtrat keine Vorteile für die Abwicklung des Verkehrs in Winterthur. P+R Anlagen haben grundsätzlich zwar das Potenzial, das Verkehrsnetz vom MIV zu entlasten und gleichzeitig die Anzahl Passagiere im öffentlichen Verkehr zu steigern. Aufgrund der Lage der vorgeschlagenen P+R-Anlage am Stadtrand von Winterthur muss, wie in der Einleitung ausgeführt, davon ausgegangen werden, dass diese Anlage tendenziell zusätzliche MIV-Kilometer erzeugen würde.

Ein positiver Gesamteffekt könnte höchstens dann erreicht werden, wenn mindestens genauso viele öffentliche Parkplätze aus der Innenstadt aufgehoben würden, wie neu am Stadtrand angeboten werden.

Weil das Erstellen einer P+R-Anlage auf dem Vitus-Areal nicht mit den übergeordneten kantonalen, regionalen aber auch städtischen Zielen von Richtplanungen und Gesamtverkehrskonzeptionen vereinbar ist und der Stadtrat von keinem positiven Nutzen einer solchen Anlage ausgeht, wird diese Idee nicht weiterverfolgt.

Zur Frage 2:

«Wie viele Parkplätze müssten beim Park+Ride schätzungsweise entstehen, damit es für die Stadt einen positiven Impact hat?»

Der Standort ist unabhängig von der Anzahl Parkplätze für eine Park+Ride-Anlage nicht geeignet.

Zur Frage 3:

«Welche Massnahmen (baulich und organisatorisch) wären durch die Stadt ausserhalb vom Areal notwendig, damit ein solches Park+Ride umgesetzt werden könnte?»

Mögliche notwendige Massnahmen umfassen die Verbesserung der Anbindung des Areals an den ÖV, zum Beispiel durch neue Haltestellen oder Taktverdichtungen, sowie bauliche Anpassungen wie eine verbesserte Zufahrt und Beschilderung. Organisationsseitig könnte ein Ticketing-System geprüft werden, das die Nutzung von P+R und ÖV kombiniert. Zusätzlich müssten öffentliche Parkplätze in der Innenstadt aufgehoben werden. All diese Massnahmen wären mit erheblichen Kosten für die Stadt verbunden, weshalb sich auch grundsätzlich die Frage der Wirtschaftlichkeit einer solchen Anlage für Private und die öffentliche Hand stellt.

Zur Frage 4:

«Welchen Impact hätte ein solches Park+Ride auf den öffentlichen Verkehr (Bus und ggf. Bahn vom Bahnhof Töss und ggf. Station Försterhaus)»

Forschungen (siehe auch Ziffer 4 in der Einleitung) zeigen, dass der Umsteigeeffekt vom MIV auf den ÖV eher gering ist und teilweise Personen, welche heute den ÖV nutzen, neu den Grossteil ihrer Strecke mit dem MIV zurücklegen (vom Wohnort bis zur P+R-Anlage). Der Bahnhof Töss weist eine zu geringe Taktdichte auf, um für P+R attraktiv zu sein. Ausserdem liegt er mitten in einem Wohnquartier. Potenzial für eine multimodale Drehscheibe sieht der Stadtrat zum heutigen

Zeitpunkt hingegen beim geplanten Bahnhof Dättnuau, die Integration einer P+R-Anlage erscheint zumindest prüfenswert.

Zur Frage 5 und 6:

«Welche weiteren Optionen könnte sich der Stadtrat vorstellen, um die Menschen vom allfälligen Park+Ride in Töss in die Innenstadt zu bringen?»

«Was gäbe es sonst noch für weitere Ideen, das allfällige Park+Ride als Mobility-Hub auszubauen?»

Der Stadtrat kann sich keine weiteren Optionen vorstellen, weil er den Standort als grundsätzlich ungeeignet für eine P+R-Anlage erachtet. Jedoch sollen gemäss dem neuen kommunalen Richtplan⁷ - die Revision wird zurzeit durch die Spezialkommission Richtplan des Parlaments behandelt - verschiedene Sharing-Angebote den öffentlichen Verkehr ergänzen. Diese Angebote werden nach CO₂-Bilanz, Flächeneffizienz und Wirkung auf den Modalsplit priorisiert. Insbesondere an Bahnhöfen, die zu multimodalen Drehscheiben entwickelt werden, sowie in Quartieren sollen attraktive Sharing-Möglichkeiten für Velos und neue fahrzeugähnliche Geräte bereitgestellt werden. Die Parkierung dieser Angebote soll zukunftsfähig und stadtverträglich organisiert werden, um Alternativen zur Benutzung des Autos zu fördern.

Zur Frage 7:

«Hat der Stadtrat bereits konkrete Gespräche über dieses Thema mit den Besitzern vom neuen Areal geführt?»

Nein, es wurden vom Tiefbauamt und vom Stadtrat keine konkreten Gespräche mit den Eigentümer:innen des Areals zu diesem Thema geführt.

Zur Frage 8:

«Wie steht der Stadtrat zu dieser Idee und kann sich der Stadtrat vorstellen, das Thema auf die Agenda zu nehmen und voranzutreiben?»

Aus obengenannten Gründen gelangt der Stadtrat insgesamt zum Schluss, dass eine P+R-Anlage auf dem Vitus-Areal nicht weiterverfolgt werden soll. Der Standort ist nicht geeignet, weil

- Park+Ride-Anlagen nur im Einzugsbereich von ungenügend mit ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten angeordnet werden sollen;
- Park+Ride-Anlagen in der Stadtlandschaft und urbanen Wohnlandschaften nicht zweckmässig sind, da die Gefahr besteht, dass sie den gut ausgebauten ÖV konkurrenzieren und im Konflikt zur Innenentwicklung an diesen zentralen Standorten stehen;
- für die kurze Strecke vom Vitus-Areal bis zur Innenstadt Fahrzeuglenkende nicht mehr auf den ÖV umsteigen werden;
- es in der Innenstadt von Winterthur ein bedeutendes, bestehendes Parkplatzangebot an öffentlichen Plätzen hat.

⁷ Parl-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon