

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend S-Bahndurchmesserlinien Winterthur, eingereicht von den Gemeinderäten A. Geering (CVP), F. Helg (FDP), M. Bänninger (EVP) und R. Diener (Grüne) sowie Gemeinderätin A. Steiner (GLP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend S-Bahndurchmesserlinien Winterthur wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 22. Mai 2017 reichte Gemeinderat Andreas Geering namens der CVP/EDU-Fraktion, Gemeinderat Felix Helg namens der FDP-Fraktion, Gemeinderat Michael Bänninger namens der EVP/BDP-Fraktion, Gemeinderat Reto Diener namens der Grünen/AL-Fraktion und Gemeinderätin Annetta Steiner namens der GLP/PP-Fraktion mit 57 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 16. April 2018 überwiesen wurde:

«Der Stadtrat wird aufgefordert, sich aktiv in die Erarbeitung des Vorprojekts des Brüttener Tunnels und der Anschlussbauwerke auf Stadtgebiet einzubringen. Dabei soll der Fokus insbesondere auf dem Thema «S-Bahndurchmesserlinien Winterthur» liegen, damit im Rahmen der Anpassungen/Ergänzungen der Bahnanlagen Voraussetzungen für eine etappierte Realisierung von «S-Bahndurchmesserlinien» geschaffen werden können. Ferner soll der Stadtrat sich beim ZVV für einen weiteren Ausbau der S-Bahn auf städtischem Gebiet, inkl. neue Haltestellen einsetzen, so dass diese Projekte in einen nächsten ZVV-Strategiebericht aufgenommen werden können. Schliesslich soll der Stadtrat abklären, welche Auswirkungen «S-Bahndurchmesserlinien» auf das städtische Busnetz hätten und welche Quartierbahnhöfe besser mit dem Bus erschlossen werden müssten.»

Begründung

Die Arbeiten für das Vorprojekt für den Brüttener Tunnel beginnen demnächst. Die Planerleistungen dazu wurden von der SBB Ende 2016 öffentlich ausgeschrieben. In der Herbstsession 2016 wurde im nationalen Parlament explizit und wohlwollend über den Brüttener Tunnel diskutiert. Am 28. April 2017 präsentierte das Bundesamt für Verkehr den Brüttener Tunnel im Ausbauschnitt 2030/35. Somit stehen zumindest im jetzigen Zeitpunkt die Zeichen für eine Realisierung dieses Tunnels gut. Einen definitiven Beschluss werden National- und Ständerat voraussichtlich im Jahr 2019 treffen. Dann werden die Räte entscheiden, ob der Brüttener Tunnel in den sogenannten Ausbauschnitt 2030/2035 Eingang finden wird.

Der Bau des Brüttener Tunnels betrifft das Bahnnetz bis weit ins Winterthurer Stadtgebiet hinein. So braucht es beispielsweise Anpassungen und Ergänzungen der Bahnanlagen auf der gesamten Strecke zwischen Tössmühle und dem Hauptbahnhof. Von Bauprojekten beim Bahnhof Töss ist ebenso die Rede, wie von «Unter- und Überwerfungsbauwerken» («Der Landbote», 26.12.2016).

In der Vergangenheit gab es verschiedene Studien und Ideen für eine Stadtbahn Winterthur. Aufgrund von fehlenden Trassenkapazitäten und von dafür notwendigen Infrastrukturausbauten wurden diese Ideen bisher stets verworfen. Eine direkte Verbindung zwischen Winterthurer Stadtbahnhöfen, z. B. Wülflingen-Töss-Grüze Nord-Oberwinterthur, mit zusätzlichen Haltestellen (z. B. Grüze Nord, Oberseen) ist aus Mobilitätssicht der Stadt Winterthur weiterhin anzustreben. Mit einem Bau des Brüttenertunnels und den daraus folgenden Anpassungen sowie Ergänzungen der Bahninfrastruktur im Raum Winterthur ergibt sich für eine Realisierung von S-Bahndurchmesserlinien durch den Hauptbahnhof Winterthur und damit direkte Verbindungen zwischen Winterthurer Stadtbahnhöfen eine Chance.»

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Ausgangslage

Mit der Umsetzung der dritten und letzten Etappe der S-Bahn 4. Teilergänzung (TE) im Dezember 2018 ist das Bahnangebot für Winterthur ausgebaut worden. Dabei profitieren nicht nur der Hauptbahnhof (ganztägige Bedienung der S11, sechs Fernverkehrsverbindungen pro Stunde und Richtung), sondern auch einzelne Stadtbahnhöfe (Bhf. Hegi mit S12, Bhf. Reutlingen, Wallrüti, Oberwinterthur, HB mit S29 im 30 Minutentakt). Eine Bahnstation Oberseen (siehe Aufzählung in der Begründung des Postulats) ist im Richtplan nicht enthalten.

2. Vorlage STEP 2030/35

Der Bundesrat schlägt mit der Vorlage zum Ausbaus Schritt 2035 Investitionen im Umfang von 11,9 Milliarden Franken für den Personen- und Güterverkehr vor. In der Vorlage sind u.a. der Brüttenertunnel (für Fernverkehr, S-Bahnen und Güterverkehr) sowie der Bahnhof Stadelhofen (S-Bahnen, teilweise Güterverkehr) mit Gesamtkosten von 2,66 Milliarden Franken in der Umsetzungsplanung enthalten.

3. S-Bahn zweite Generation (im Folgenden S-Bahn 2G genannt)

Gemäss Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes wird sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr weiterhin massiv erhöhen. Entsprechend soll die Passagierkapazität des Zürcher S-Bahnnetzes langfristig mit einem System innerer und äusserer S-Bahnen verdoppelt und damit regional die notwendigen Kapazitäten geschaffen werden, ohne dass der nationale Fern- und Güterverkehr negativ beeinflusst wird. Fehlende Schienenkapazitäten würden sich nicht nur nachteilig auf die Stabilität der S-Bahn-Fahrpläne auswirken, sondern hätten auch negative Auswirkungen auf den nationalen Fern- und Güterverkehr.

Das Konzept S-Bahn 2G liegt in einem fortgeschrittenen Stadium als Infrastrukturoptimierter Entwurf minutenscharf ausgearbeitet vor, um die erforderlichen Bahn- und Trassenkapazitäten bereitzustellen sowie die dazu notwendigen Infrastrukturen und die Kosten genauer abschätzen zu können. Die nachfolgend aufgeführten Infrastrukturausbauten sind dabei von grosser Relevanz.

- Brüttenertunnel

Für den Kanton Zürich ist es von zentraler Bedeutung, dass die Projekte Brüttenertunnel und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen zeitgleich umgesetzt werden. Beide Projekte sind unverzichtbare Bestandteile des Konzeptes S-Bahn 2G.

Das Vorhaben Brüttenertunnel liegt bereits im Detaillierungsgrad einer Objektstudie von der SBB ausgearbeitet vor. Stadtrat und Fachleute der Verwaltung kennen den Projektstand und stehen regelmässig im Austausch mit den Verantwortlichen der SBB. Es ist sichergestellt,

dass die Stadt im Rahmen dieser Projektorganisation ihre Anliegen einbringen kann. Generell steht der Bevölkerung und dem Stadtrat zudem die Mitsprache im Rahmen der entsprechenden eisenbahnrechtlichen Auflageverfahren zu.

- Bahnhof Grüze, Bahnhof Grüze-Nord

Im Auftrag des ZVV wurde eine Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsprüfung für den Bahnhof Grüze-Nord ausgearbeitet. Aufgrund der positiven Empfehlung der Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsprüfung wurde der Bahnhof Grüze-Nord (Anbindung S-Bahnen Winterthur HB – Seuzach – Stein am Rhein bzw. Winterthur HB – Frauenfeld) im Regionalen Richtplan Siedlung und Verkehr festgesetzt. Damit strebt die Stadt eine Umsetzung des zusätzlichen Bahnhofes bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn 2G an. Auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) stuft die Zweckmässigkeit des Bahnhofs Grüze-Nord als sehr hoch ein. Der Stadtrat setzt sich deshalb auf verschiedenen Stufen in einem ersten Schritt für eine rasche Planungs- und Finanzierungssicherheit dieser Haltestelle ein.

- Bahnhof Försterhaus

Die S-Bahnstation Försterhaus (Töss Süd) ist im kantonalen (Realisierungshorizont langfristig) und im regionalen Richtplan verankert. Die SBB haben über die technischen Schwierigkeiten und die beschränkte Zweckmässigkeit eines S-Bahnhalts Försterhaus umfassend informiert. Genau dort, wo die Haltestelle geplant war, wird nämlich neu eine Überwerfung stehen (vgl. Landbote vom 8.11.2018: «Wie der Brüttenertunnel einen ganzen Stadtteil umkrepelt»). Ausgehend davon hat der Stadtrat im Rahmen der Vernehmlassung zur Teilrevision 2018 des kantonalen Richtplans die Streichung der Haltestelle beantragt.

4. Ausbau S-Bahn-Durchmesserlinien Winterthur

Das Prinzip S-Bahn-Durchmesserlinien Winterthur geht vom Ansatz aus, dass durch die Weiterführung von S-Bahnverbindungen über den Knoten HB Winterthur hinaus zusätzliche innerstädtische Bahnverbindungen angeboten werden können. Dies wirkt sich als Komfortgewinn (z.B. weniger Umstiege) und als Reisezeitbeschleunigung für ÖV-Nutzende aus und entlastet den Umsteigeknoten HB sowie das ÖV-Feinverteilernetz.

Als Knotenbahnhof mit Umstieg auf das Feinverteilernetz eignen sich aber nicht grundsätzlich alle Haltestellen, vielmehr jene Bahnknoten, welche

- im Zustand 2G über eine ausreichende Anzahl attraktiver Verbindungen von/nach Zürich verfügen werden (aktuell sind dies die S11 und S12 sowie eine beschleunigte S-Bahn via Oerlikon nach Zürich HB).

- durch ihre Lage im unmittelbaren Stadtbereich und durch Buszubringerlinien genügend Nachfrage generieren können.

- keine wesentlichen negativen Einflüsse auf das übrige Bahnangebot haben (die Trassenkapazität nicht einschränken und insgesamt keine Verlängerung von Reisezeiten bewirken).

Aufgrund dieser Kriterien weisen die Stationen Hauptbahnhof, Grüze inkl. Grüze-Nord, Oberwinterthur, Seen und Seuzach genügend Potenzial für einen Bahn-Bus-Umsteigeknoten (Hub) auf.

Die bestehenden S-Bahnstationen Hegi, Töss, Wallrüti, Reutlingen, Wiesendangen, Wülflingen, Pfungen, Sennhof oder Kollbrunn weisen ein zu geringes Potenzial für einen Hub auf:

- zu geringes Potenzial für Nutzerinnen und Nutzer/Siedlungsdichte (Bhf. Reutlingen und Bhf. Sennhof)

- vergleichsweise wenig attraktives S-Bahnangebot zum Zeitpunkt 2G (Bhf. Wülflingen, Pfungen und Töss)
- keine wirtschaftliche, attraktive Busanbindung möglich (Bhf. Hegi im Einzugsbereich des besser bedienten Bahnhofs Grüze/Grüze-Nord, Sennhof, Kollbrunn, Wallrüti und Reutlingen)
- schwierige, unverhältnismässig teure Erschliessungen seitens Feinverteiler notwendig (Wallrüti)

Die genannten Bahnstationen eignen sich somit weniger für eine Umsteigefunktion (Hub) auf den Feinverteiler, in jedem Fall aber für eine lokale Erschliessung via Durchmesserlinien.

Aus Sicht des Hauptteils der Personenströme zwischen dem Agglomerationsraum Winterthur und Zürich sowie dem nördlichen Einzugsgebiet eignen sich nur die Bahnstationen Hauptbahnhof, Oberwinterthur, Grüze/Grüze-Nord sowie Seuzach und Seen für einen Feinverteiler-Umstieg.

5. Ausbau S-Bahnhöfe Stadt Winterthur

Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof wird mit seinen sieben Durchgangsgleisen (Gleise 3 bis 9) bereits mit dem Ausbauschritt S-Bahn 4. TE nahe an seine Leistungsgrenze stossen. Für das Angebot 2G muss die Kapazität erweitert werden. Die Kapazitätsengpässe verunmöglichen ein Wenden von Zügen, so dass sie weiterfahren müssen und damit Durchmesserlinien schaffen. So ist z.B. auch eine Durchbindung der Linie Bülach-Winterthur-Stein am Rhein vorgesehen. Damit wird dem Grundanliegen des Postulats Rechnung getragen. Nach Abschluss der verschiedenen bereits begonnenen Arbeiten wird eines der nächsten Bedürfnisse der SBB die Verbreiterung der schmalen Perrons 6/7 und 8/9 betreffen. Die Verbreiterung ist langfristig unumgänglich, da aufgrund der 4. TE erstmals auch nachfrage-starke S-Bahnen wie z.B. die S11 die Gleise mit den schmalen Perrons bedienen werden.

Für den attraktiven und schnellen Umstieg zwischen Bahn und Bus sind kurze Wege absolut entscheidend. Es bestehen erste Ideen zur Bahnhofsentwicklung. Die SBB und die Stadt entwickeln gemeinsam ein langfristiges Ausbaukonzept für den Bahnhof Winterthur. Während der Bahnhof mit dem steigenden Passagieraufkommen zukünftig neue Gleise sowie teilweise breitere Perrons und Zugänge braucht, sind für die Stadt attraktive Gleis-zugänge und Quartierverbindungen und eine funktionierende Verkehrsanbindung und eine gute Integration des Bahnhofs in das Stadtumfeld zentrale Ziele (vgl. Medienmitteilung vom 1.3.2019).

S-Bahnhaltestelle Grüze/Grüze-Nord

Mit der langfristig vorgesehenen Ergänzung Grüze-Nord zum Zeitpunkt 2G (2035/40) besteht die Möglichkeit, am Knoten Grüze integral auf ein Bahnangebot von stündlich acht Direkt-S-Bahnen nach Zürich anzuschliessen.

Die Liniennetzplanung von Stadtbuss und PostAuto berücksichtigt dieses Angebot und sieht in ihren mittel-/langfristigen Netzentwicklungsstrategien eine verstärkte Bahnanbindung beim Bahnhof Grüze vor. Damit wird der S-Bahnhalt Grüze/Grüze-Nord zum zweitwichtigsten Bahnhof Winterthurs und massgeblich zum Ziel des Postulats beitragen.

S-Bahnhaltestelle Oberwinterthur

Die S-Bahnhaltestelle Oberwinterthur, heute der zweitwichtigste ÖV-Hub auf Stadtgebiet, wird längerfristig mit vier direkten S-Bahnen nach Zürich (seit Dezember 2018 zwei direkte

S-Bahnen) seine Rolle als wichtigen Umsteigepunkt ausbauen. Ein weiterer Ausbau des Bahnangebots stösst an verschiedene Grenzen:

- Nach S-Bahnangebot 4.TE seit Dezember 2018; die Verlängerung der S8 nach Oberwinterthur als neuen Endhalt mit entsprechender Liegezeit (Gleise 3/4) ist aufgrund des übrigen Bahnverkehrs (S11, S24, S29, S30, Fernverkehr, Güterverkehr) nicht möglich. Die Nutzung des Gleises 1 würde eine Verlängerung des Perrons auf min. 320 m Länge bedingen und damit zu zusätzlichen Brückenbauten mit mutmasslichen Landenteignungen im Süden führen. Zudem wären die nördlichen Abzweiggleise nach Seuzach anzupassen. Seit der Inbetriebnahme des Bahnunterhaltswerks Riet ergeben sich im Weiteren zusätzliche innerbetriebliche Fahrten (Überführungen etc.), die den Bahnhofbetrieb einschränken.
- S-Bahnangebot 2G; mit dem geplanten Bahnangebot (Verdoppelung direkte S-Bahnen nach Zürich), dem 15 Min.-Takt auf einzelnen Fernverkehrsrelationen und dem erwarteten Güterverkehr sind zusätzliche Bahnhalte in Oberwinterthur ohne massive Ausbauten nicht realistisch.

Im Legislaturprogramm des Stadtrates (GGR-Nr. 2018.100 vom 21. Januar 2019) ist im Schwerpunkt «Vielfältiger Stadtraum» als Massnahme das Erarbeiten von Masterplänen für die städtischen Bahnhofsareale (UL.19.55) enthalten. Dies ist auch für die S-Bahnhaltestelle Oberwinterthur vorgesehen und beinhaltet auch die Prüfung des Ausbaus und der Aufwertung zu einem Bahn-Bus-Umsteigeknoten (Hub).

6. Auswirkungen S-Bahn-Durchmesserlinien auf Stadtbusnetz

Das langfristige Busnetz für das Stadt- und angrenzende Agglomerationsgebiet (Brütten, Neftenbach, Pfungen, Seuzach, Wiesendangen, Elsau und Zell) wird sich weiterhin auf die Rolle der Feinverteilung bzw. des Zubringers von und zu den S-Bahnstationen Hauptbahnhof, Grüze/Grüze-Nord, Oberwinterthur und Seen sowie in der Region auf Wiesendangen, Seuzach, Pfungen und Elsau konzentrieren.

Das Busnetz der Zukunft wird sich mit grossen Fahrzeugen schwergewichtig auf die Umsteigehubs HB, Grüze/Grüze-Nord und Oberwinterthur ausrichten, ohne die untergeordneten Anknüpfungspunkte zu vernachlässigen. Diese Umsteigehaltstellen werden verstärkt im Rahmen städtischer Durchmesserlinien bzw. regionaler Durchmesser- und Radiallinien bedient werden. Die detaillierten Angebotskonzepte werden bei den künftigen ZVV-Fahrplanverfahren ausgearbeitet werden.

7. Fazit

Mit der Umsetzung der dritten und letzten Etappe der S-Bahn 4.TE im Dezember 2018 wurde einer der wichtigsten Schritte für ein zeitgemässes und attraktives S-Bahndurchmesser-Angebot umgesetzt. Dieses Angebot soll mit der Inbetriebnahme der Querung Grüze noch besser mit dem lokalen Busangebot verknüpft werden und bei der S-Bahnhaltestelle Oberwinterthur soll eine Masterplanung zeigen, wie der Umstieg zu einem Hub ausgebaut und aufgewertet werden kann.

Auch mit dem geplanten Ausbau der ÖV-Hubs Grüze/Grüze-Nord und Oberwinterthur wird der HB längerfristig trotzdem mit schätzungsweise 85 % der Nachfrage weiterhin die Hauptlast der Passagierbewegungen tragen. Mit dem geplanten S-Bahnausbau 2G soll die bestehende Infrastruktur optimal ausgelastet und das ÖV-Feinverteilernetz derart ausgestaltet werden, dass der Mobilitätswachstum ideal verteilt wird, so dass die flächendeckende Erreichbarkeit von Winterthur verbessert werden kann.

Mit der Umsetzung des S-Bahn Konzepts 2G (Einführung von inneren und äusseren S-Bahnen, Viertelstundentakt und Weiterführung von S-Bahnen über den Knoten HB hinaus) werden die Ziele im Sinne des Postulats erfüllt. Die bestehenden S-Bahnhöfe erhalten mehr Direktverbindungen unter sich und mit Zürich.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Technische Betriebe übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon