

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend „S-Bahn: Direkte Verbindung Seen-Stadelhofen ade?“, eingereicht von Gemeinderätin Carolyn Bodmer (FDP)

Am 10. Juni 2002 reichte Gemeinderätin Carolyn Bodmer (FDP) mit 50 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

„Der ZVV hat ein kantonsübergreifendes Projekt mit dem Namen 'Winti-Thur-Bahn' erarbeitet. Es beinhaltet Pläne für den Ausbau des S-Bahn-Angebotes in Stadt und Region Winterthur sowie in den Nachbarkantonen Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau. Der Grund für die Erweiterung des Angebotes ist das überdurchschnittlich starke Wachstum an der Peripherie des Wirtschaftsraumes Zürich, das zu einer entsprechenden Zunahme des Verkehrs aus diesen Gebieten nach Zürich und Winterthur sowie ins Glattal und Limmattal führen wird. 'Winti-Thur-Bahn' soll bis 2012 verwirklicht sein.

Von den geplanten Änderungen ist auch die Station Winterthur-Seen stark betroffen. Neu soll Seen nicht mehr von der S12 sondern von der S11 bedient werden. Die Linie S11 wird alternierend von Seen beziehungsweise Seuzach über Oerlikon in den Hauptbahnhof Zürich führen. Damit entfällt die attraktive Verbindung vom Bahnhof Seen zum Bahnhof Stadelhofen.

Es stellen sich daher folgende Fragen:

- 1. Wie beurteilt der Stadtrat die Vor- und Nachteile des Projektes 'Winti-Thur-Bahn' für Winterthur und insbesondere für Seen?*
- 2. Wie verhalten sich die Fahrgastströme zwischen Seen und Oerlikon beziehungsweise zwischen Seen und Stadelhofen (via Stettbach)?*
- 3. Wie gewichtet der Stadtrat die direkte Verbindung von Seen nach Stadelhofen für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die wachsende Bevölkerung von Seen?*
- 4. Wird sich der Stadtrat für die Erhaltung der direkten Verbindung von Seen nach Stadelhofen einsetzen und wenn ja, mit welchen Mitteln?“*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Ausgangslage

Basierend auf Angaben des Regierungsrates zu verschiedenen parlamentarischen Vorstössen aus dem Kantonsrat (Bericht und Antrag Nr. 3952 vom 13. März 2002) kann die Ausgangslage wie folgt zusammengefasst werden:

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat im Jahre 2000 mit der „S-Bahn-Vision“ aufgezeigt, wie die S-Bahn weiterentwickelt werden soll und welche Ausbauschritte geplant sind. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass die Zweckmässigkeit eines eigenen S-Bahn-Systems im Raum Winterthur in einem separaten Projekt untersucht wird. Die entsprechenden Arbeiten wurden im Rahmen der Studie „Winti-Thur-Bahn“ unter Leitung des ZVV und in enger Zusammenarbeit mit der SBB AG und der Stadt Winterthur durchgeführt, wobei auch die Vertreter der Nachbarkantone St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen, der betroffenen Regiona-

len Verkehrskonferenzen (RVK) und der Regionalplanungsgruppen ihre Anliegen geltend machen konnten.

Entsprechend der Leitidee der S-Bahn-Vision strebt auch die „Winti-Thur-Bahn“ kurze Reisezeiten für alle Bewohnerinnen und Bewohner im Lebens- und Wirtschaftsraum Winterthur und Zürich an. Bei der Umsetzung der „Winti-Thur-Bahn“ stehen Direktverbindungen sowie Verdichtungen zum Halbstundentakt im Vordergrund. Dazu sollen in erster Linie verschiedene S-Bahn-Linien über Winterthur hinaus verlängert werden, um die Bahnkorridore Richtung Wil, Frauenfeld, Stein am Rhein, Schaffhausen, aber auch Richtung Bülach besser in das Zürcher S-Bahn-System einzubinden. Zudem wurde geprüft, wie die Erschliessungsqualität von Winterthur durch neue S-Bahn-Haltestellen und Durchmesserlinien verbessert werden könnte.

Der Grossraum Winterthur zählt rund 430'000 Einwohnerinnen und Einwohner und verfügt über 180'000 Arbeitsplätze: 50 % der Pendler/Pendlerinnen arbeiten in der Stadt Winterthur, 30% in der Stadt Zürich und 20 % im Glattal und in Zürich Nord.

Von den Pendlerinnen und Pendlern in die Stadt Winterthur benutzen rund 50% den öffentlichen Verkehr, in die Stadt Zürich sind es sogar mehr als zwei Drittel. Nach Zürich Nord sind hingegen nur rund ein Fünftel aller Pendlerinnen und Pendlern mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Dies widerspiegelt das bestehende Verkehrsangebot. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist für die Stadt Zürich ausgezeichnet, für den Raum Winterthur gut - aber noch nicht optimal - und für Zürich Nord noch ungenügend.

In Zukunft wird die Wohnbevölkerung in den Regionen der Peripherie des Wirtschaftsraumes Winterthur stark wachsen. Der Verkehr aus diesen Gebieten in die Städte Winterthur und Zürich sowie in die Arbeitsplatzregionen Glattal und Limmattal wird erheblich zunehmen. Der öffentliche Verkehr soll dabei den grössten Teil dieses zusätzlichen Bedarfs abdecken. Einerseits weil der öffentliche Verkehr volkswirtschaftlich zweckmässig und umweltfreundlich ist, andererseits weil das Strassensystem an seine Kapazitätsgrenzen gelangt.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu den Fragen 1 und 3:

„Wie beurteilt der Stadtrat die Vor- und Nachteile des Projektes `Winti-Thur-Bahn` für Winterthur und insbesondere für Seen?“

„Wie gewichtet der Stadtrat die direkte Verbindung von Seen nach Stadelhofen für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die wachsende Bevölkerung von Seen?“

Die geplante Entwicklung des Wirtschaftsraumes Zürich Nord verlangt eine weitere Direktverbindung von Winterthur nach Oerlikon und via den neuen Durchgangsbahnhof Zürich in den Raum Zürich „Enge“. Diese neue Linie eignet sich nicht für eine Weiterführung in die Ostschweiz, da sich nach heutigem Planungsstand nicht lösbare Konflikte mit dem Fernverkehr ergeben. Als Folge dieser Situation müsste die aus Zürich Nord kommende neue S11 nach Seen geführt werden. Für Seen und Seuzach würde sich im Zürcher Hauptbahnhof ein um 15 Minuten schnellerer Zugang zum Fernverkehr sowie eine attraktive Direktverbindung nach Oerlikon ergeben.

Einerseits geht bei diesem Ansatz die heute attraktive Direktverbindung Winterthur-Seen nach Stettbach und Stadelhofen verloren, andererseits wird die Anbindung nach Zürich Nord und die Umsteigebeziehung im Hauptbahnhof von Zürich an den Fernverkehr verbessert. Anlässlich der Vernehmlassung zum Bericht „Winti-Thur-Bahn“ wurde seitens der Stadt Winterthur in Würdigung der Vor- und Nachteile zu Gunsten einer bleibenden Erschliessung von

Winterthur-Seen nach Stettbach/Stadelhofen votiert und mit Schreiben vom 4. Oktober 2001 festgehalten:

„Die Erschliessung von Winterthur-Seen mit einer schnellen S-Bahn von und nach Zürich wird zur Randbedingung oder das Ausgrenzen aus der Randbedingung ist besser zu begründen und es sind Alternativlösungen vorzulegen.“

Zur Frage 2

„Wie verhalten sich die Fahrgastströme zwischen Seen und Oerlikon beziehungsweise zwischen Seen und Stadelhofen (via Stettbach)?“

Statistisch erfasst, stehen lediglich die Zahlen für das Jahr 1990 zur Verfügung. In ihrer Grössenordnung haben diese jedoch immer noch Gültigkeit. Für die Einzugsgebiete der Bahnhöfe Stadelhofen und Oerlikon wurden 1990 erfasst:

Stadelhofen	4'150 Einwohner/Einwohnerinnen	18'800 Arbeitsplätze
Oerlikon	8'280 Einwohner/Einwohnerinnen	13'720 Arbeitsplätze

Gegeben durch den erheblichen Arbeitsplatzüberhang weisen die beiden Zielbereiche heute in etwa die gleichen theoretischen Verkehrspotentiale auf. Durch das geplante Wachstum von Zürich Nord wird aber die Nachfrage nach Oerlikon die heutige Pendlerfrequenz von Seen nach Stadelhofen (280 Personen pro Tag) übertreffen.

Zur Frage 4

„Wird sich der Stadtrat für die Erhaltung der direkten Verbindung von Seen nach Stadelhofen einsetzen und wenn ja, mit welchen Mitteln?“

Im Rahmen der Weiterbearbeitung des Projektes 3. Teilergänzung zur S-Bahn hat sich herausgestellt, dass Unsicherheiten bezüglich der Kompatibilität mit der Fernverkehrsplanung im Rahmen der 2. Etappe der Bahn 2000 bestehen. Insbesondere fehlen die für die Umsetzung notwendigen baulichen Massnahmen zwischen Winterthur und dem Raum Oerlikon / Flughafen Kloten, und es besteht auch noch keine Klarheit über die Rahmenbedingungen im Fernverkehr sowie die Nutzung des Durchgangsbahnhofs Zürich. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass die Linienführung der S12 frühestens in 10 bis 15 Jahren geändert wird. Der Stadtrat hat mit dem Nachtrag zum Voranschlag 2003 Mittel eingestellt, um die Planungsarbeiten im Bereich des regionalen und überregionalen Bahnverkehrs begleiten zu können, damit die Interessen der Stadt Winterthur mit Nachdruck einfließen. Dazu gehört die Aufrechterhaltung guter Verbindungen zwischen Seen und Zürich-Stadelhofen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

Wohlwend

Der Stadtschreiber:

Frauenfelder