

Sitzung vom 2. Dezember 2009

**1902. Anfrage (Kapazitäts- und Fussgängerprobleme
im HB Winterthur)**

Die Kantonsräte Willy Germann, René Isler und Martin Geilinger, Winterthur, sowie Mitunterzeichnende haben am 14. September 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Dem Vernehmen nach soll in nächster Zeit ein Rahmenplan HB Winterthur erstellt werden. Es ist absehbar, dass dabei einzelne Widersprüche zum Masterplan der Stadt Winterthur und der nun folgenden Projektierung auftreten werden. So löst der Masterplan das Problem der Fussgängerströme nur ungenügend, weil er keine zusätzliche Querung (z. B. mit einer Passerelle) im Nordteil des HB und keine Erweiterung der jetzt schon zu engen Personenunterführung Süd vorsieht.

Die Nachfrageprognosen für den HB Winterthur und damit auch jene für die Feinverteiler Bus und Velo sind markant. Das Gedränge auf den Perrons, in den Unterführungen und im Bereich des «Stadttors» und des unterirdischen Grossverteilers ist aber schon heute unzumutbar, ja gefährlich. Die Umsteigebeziehungen zwischen Zügen sowie zwischen Bahn und Bus sind in Spitzenzeiten massiv erschwert, dies insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden.

Auch die Gleiskapazitäten sind bereits heute ungenügend, selbst wenn vom Durchbinden von S-Bahn-Linien dereinst eine gewisse Entlastung zu erwarten ist.

Notwendige bauliche Massnahmen könnten durch einzelne Projekte des Masterplans HB Winterthur buchstäblich verbaut werden.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Kapazitätsprobleme im HB Winterthur? Welche baulichen Kapazitätsverbesserungen sind nötig, um der künftigen Nachfrage sowohl des Fern- und Güterverkehrs als auch des S-Bahnverkehrs gerecht zu werden und um ausreichende Intervalle für den notwendigen Unterhalt zu gewährleisten?
2. Wären mit kapazitätssteigernden Spurwechseln im Bereich Schwalmenacker störende Bremsmanöver von Güterzügen und deshalb auch hässliche Lärmschutzwände zu vermeiden?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die wachsenden Fussgängerströme im HB Winterthur insbesondere nach der Eröffnung der Durchmesserlinie? Wie könnten die zu engen Perrons bei künftig weit höheren

Frequenzen besser entleert werden? Wie beurteilt der Regierungsrat die Option einer Passerelle mit Rolltreppen im Bereich der heutigen Nordunterführung, um die Fussgängerströme bereits auf den Perrons zu trennen und die Anschlusssicherheit zu gewährleisten? Kann die Anschlusssicherheit für Bahnreisende von und zu Zügen und Bussen auch während der geplanten Bauarbeiten und der damit verbundenen Kapazitätsengpässe der Personenunterführung Nord gewährleistet werden?

4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Fussgänger-Engpässe zwischen der Bahnunterführung Süd und dem Bushof aus verkehrlichen und sicherheitstechnischen Gründen?
5. Wie steht der Regierungsrat zu einer besseren Vernetzung von Bahn und Bus durch eine Verbreiterung der Personenunterführung Süd und einer UG-Nutzung unter dem heutigen Busbahnhof und der ehemaligen EPA, nachdem die Option mit zwei Kopfgleisen gefallen ist (Shopville mit zusätzlichen Rolltreppen)?
6. Könnte im Zusammenhang mit solchen Projekten (UG-Nutzung, neue Fussgängerquerung) die unbefriedigende städtebauliche und architektonische Situation rings um das Empfangsgebäude Hauptbahnhof verbessert werden? Dieses ist wegen des überkommunalen Inventars auch Sache des Kantons. Könnte der Fremdkörper EPA-(Coop-)gebäude nicht durch einen fussgängerfreundlichen Neubau von gleicher Dichte und hoher architektonischer und städtebaulicher Qualität ersetzt werden? Könnte das städtebaulich und verkehrspolitisch höchst umstrittene Parkdeck mit einer besseren Gestaltung und zum Teil mit einer besseren Nutzung umgenutzt, allenfalls für sinnvolle Nutzungen gar erweitert werden, um dem Anliegen der höheren Dichte in Fussdistanz zu Knoten des öffentlichen Verkehrs gerecht zu werden?
7. Wie können Regierung, ZVV, SBB und Stadt Winterthur anlaufende Projekte, die das Fussgängerproblem und die städtebaulichen Mängel überhaupt nicht lösen, noch beeinflussen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Germann, René Isler und Martin Geilinger, Winterthur, sowie Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

In den 90er-Jahren haben die Stadt Winterthur und die SBB einen Rahmenplan für den Hauptbahnhof Winterthur erarbeitet. Dieser umfasst das gesamte Gelände der SBB zwischen der Brücke Lindstrasse

und der Storchenbrücke. Auf dieser Planungsgrundlage aufbauend wurden das Aufnahmegebäude der SBB saniert, das Stadttor gebaut sowie das Milchküchenareal und andere Areale 2000 in Zentrumszonen umgezont. Der Neubau auf dem Milchküchenareal – «Stellwerk Rail City» – wird zurzeit ausgeführt. Die SBB beabsichtigen, in nächster Zeit den bestehenden Rahmenplan koordiniert mit der Stadt Winterthur zu überarbeiten. Sie führen in diesem Zusammenhang mit dem Stadtrat Winterthur regelmässige Gespräche zur Abstimmung der Planungen durch. Mit der Aufnahme der Masterplanung Stadtraum Bahnhof hat der Stadtrat 2004 zudem eine neue Organisation geschaffen, in der die planerischen und baulichen Anliegen und Vorhaben um den Bahnhof koordiniert werden.

Zu Frage 1:

Das Schienennetz der SBB ist im Korridor Zürich–Winterthur und im Bahnhof Winterthur sehr stark ausgelastet. Die bestehende Infrastruktur erlaubt heute in den Spitzenzeiten keine zusätzlichen Züge mehr, obwohl dies die stetig wachsende Nachfrage erfordern würde. Aus diesem Grund wollen Bund, SBB und der Kanton Zürich in diesem Korridor im Rahmen verschiedener nationaler und kantonaler Bahnausbaukonzepte (Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz [HGV-Anschluss], Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur [ZEB], 4. Teilergänzungen S-Bahn) gemeinsam bedeutende Infrastrukturausbauten im Umfang von rund 600 Mio. Franken bis etwa 2018 vornehmen. Diese erlauben eine wesentliche Erhöhung der Anzahl Züge auf dem Abschnitt entsprechend dem Angebotskonzept der 4. Teilergänzungen S-Bahn.

Bezogen auf den Hauptbahnhof Winterthur sollen bis 2018 folgende zusätzlichen Ausbauten getätigt werden: Mit zusätzlichen Spurwechseln in Kemptthal und im Bereich Schwalmenacker nördlich des Bahnhofs Winterthur soll die betriebliche Flexibilität im Normalbetrieb und auch im Störfall erhöht werden. Daneben sollen Gleisanpassungen am Südkopf des Bahnhofs die im zukünftigen Fahrplan vorgesehenen gleichzeitigen Zugseinfahrten in den Bahnhof ermöglichen. Um die Umsteigesituation in Winterthur zu verbessern, soll zudem die Personenunterführung Nord verbreitert werden. Die Umsetzung dieser Massnahmen verlangt noch die Kreditbewilligung sowohl des Kantonsrates für die Ausbauten der 4. Teilergänzungen als auch der eidgenössischen Räte für diejenigen Massnahmen, die mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds (Programm Agglomerationsverkehr) finanziert werden.

Aufgrund des zu erwartenden weiteren hohen Nachfragewachstums, wird das Angebot auch nach 2018 ausgebaut werden müssen. Im Vordergrund stehen die Erstellung zweier weiterer Gleise Richtung Zürich

(Brüttenertunnel), Perronverlängerungen im Bahnhof Winterthur bei den Gleisen 8 und 9 sowie schnellere Ein- und Ausfahrten in verschiedene Bahnhofsgleise. Längerfristige Angebotskonzepte gehen im Bahnhof Winterthur von einem zusätzlichen zehnten Perrongleis aus. Dieses wäre auf der Seite Rudolfstrasse zu erstellen. Die SBB haben der Stadt Winterthur im Rahmen der Masterplanung ihren längerfristigen Platzbedarf für dieses zusätzliche Perrongleis mitgeteilt. Bis heute sind aber noch keine verbindlichen Interessenlinien zu diesem Zweck festgesetzt worden. Die Finanzierung dieser genannten Projekte ist heute aber noch ungeklärt.

Bezüglich des Unterhalts ist davon auszugehen, dass die SBB den Bahnbetrieb im Hauptbahnhof wie gewohnt aufrechterhalten werden und den erforderlichen Unterhalt mit zeitlich begrenzten Sperrungen einzelner Streckengleise durchführen können.

Zu Frage 2:

Die SBB sind gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (SR 742.144) verpflichtet, ihr Netz bis Ende 2015 hinsichtlich Lärmemissionen zu sanieren. Im Vordergrund stehen die technischen Verbesserungen am Rollmaterial, an stark befahrenen Strecken sind aber ebenfalls bauliche Massnahmen nötig. Die SBB wenden für die Umsetzung einheitliche Kriterien an und stimmen die Projekte auf die örtlichen Verhältnisse ab. Das Lärmschutzprojekt für den Streckenabschnitt Winterthur–Oberwinterthur berücksichtigt daher die zukünftigen Betriebsverhältnisse vor Ort sowie die erwähnten zusätzlich vorgesehenen Spurwechsel. Die Lösung mit Lärmschutzwänden stellt hierfür die zweckmässigste Sanierungsmassnahme dar. Die Genehmigung dieser Bauten erteilt das Bundesamt für Verkehr entsprechend den gesetzlichen Vorschriften und seiner Richtlinien nach Abschluss des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens. Einsprecherinnen und Einsprecher können im Rahmen jenes Verfahrens ihre Rechte geltend machen. Die bis 2018 geplanten Ausbauten nördlich des Bahnhofs Winterthur umfassen vier zusätzliche Spurwechsel im Gebiet Schwalmenacker mit geschätzten Kosten von 40 Mio. Franken. Sie erhöhen die betriebliche Flexibilität im nördlichen Einfahrtsbereich des Hauptbahnhofs und verbessern damit den Betriebsablauf für alle Verkehrsarten, einschliesslich des Güterverkehrs. Ob und in welchem Masse Bremsmanöver von Güterzügen vermieden werden können, lässt sich heute nicht abschätzen.

Zu Frage 3:

Wie in der Beantwortung der Frage 1 dargestellt, ist mit beträchtlichen zukünftigen Nachfragesteigerungen von rund 4% pro Jahr zu rechnen. Bezogen auf die Umsteigenden im Bahnhof Winterthur liegen

keine gesonderten Voraussagen vor. Die Publikumsfrequenzen im Bahnhof dürften jedoch etwas weniger zunehmen, da mit der Einführung der 4. Teilergänzungen verschiedene S-Bahn-Züge als direkte Linien über Winterthur hinaus geführt werden, weshalb deutlich weniger Personen in Winterthur umsteigen müssen.

Die SBB und die Stadt Winterthur haben im Rahmen der Masterplanung für den Bahnhof Winterthur die verschiedenen Möglichkeiten zur Verbesserung der Umsteigesituation geprüft. Als wirksame Massnahme gilt die Verbreiterung der bestehenden Personenunterführung Nord. Nach dem Bau der ebenfalls im Masterplan enthaltenen unabhängigen Veloquerung Nord werden die zunehmenden Kundenströme in angemessener Qualität im Bereich der Unterführung geführt werden können. Die Perronzugänge können hingegen wegen der knappen Perronbreiten nicht erweitert werden.

Die in der Anfrage erwähnte zusätzlichen Passerelle im Bereich der Personenunterführung Nord wurde im Rahmen einer Vorstudie im Jahr 2007 geprüft, aber wegen ihres bedeutend geringeren Nutzens gegenüber der geplanten Verbreiterung der Personenunterführung abgelehnt. Umsteigende Personen ziehen Personenunterführungen wegen der geringeren Höhendifferenzen vor. Zudem würde sich die Umsteigezeit über eine Passerelle trotz Rolltreppen wegen der rund doppelten Höhendifferenz entsprechend verlängern.

Zu Frage 4:

In den Hauptverkehrszeiten bewegen sich sehr viele Personen zwischen der Bahnunterführung Süd und dem Bushof. In der Vergangenheit haben sich an diesem Ort trotz der hohen Frequenzen keine nennenswerten Unfälle ereignet. Es zeichnet sich daher kein unmittelbarer Handlungsbedarf aus verkehrlicher oder sicherheitstechnischer Sicht ab. Die Stimmberechtigten der Stadt Winterthur haben am 17. Mai 2009 einem Rahmenkredit über 84 Mio. Franken für die Verwirklichung einzelner Projekte aus dem Masterplan zugestimmt. In diesem Zusammenhang soll der bestehende Bushof Süd aufgewertet werden. Das entsprechende Projekt schafft mehr Raum für die Fussgängerinnen und Fussgänger und nimmt damit Rücksicht auf die anwachsenden Personenfrequenzen. Die Platzbereiche sollen möglichst frei von Möblierungselementen und Dachstützen gehalten werden, um die Personenströme möglichst wenig zu behindern.

Zu Frage 5:

Die städtischen Behörden haben im Rahmen der Masterplanung für den Hauptbahnhof die grundlegenden Stossrichtungen für die Ausbauten in diesem Gebiet festgelegt. Die Schätzungen der SBB haben

gezeigt, dass die bestehende Personenunterführung Süd auch bei ansteigenden Frequenzen in den kommenden Jahren noch nicht verbreitert werden muss. Heikel sind vielmehr die schmalen Perronzugänge. Diese könnten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Perronbreiten, Stützen des Parkdecks) aber nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand angepasst werden.

Der Untergrund des Bahnhofplatzes ist heute mit Betriebsräumen sowie Werkleitungen belegt. Eine grossflächige öffentliche Nutzung durch ein «Shopville» hätte hohe Anpassungskosten an der bestehenden Infrastruktur zur Folge. Zudem wäre es infolge der oberirdischen Platznutzungen schwierig, kapazitätsmässig genügende Zugänge (Treppen, Rampen, Liftanlagen) in die Anlage einzugliedern. Eine grossflächige Untergeschossnutzung des Bahnhofplatzes erscheint unter diesen Umständen als unzweckmässig.

Zu Frage 6:

Die Stadt Winterthur stuft die um das Aufnahmegebäude gewachsene städtebauliche Situation mit denkmalgeschützten Gebäuden und verschiedenen Neubauten aus unterschiedlichen Epochen als stimmungsvoll ein. Insofern finden somit aus Sicht des Stadtrates auch das Coop-Gebäude und das Parkhaus über den Gleisen ihren Platz in diesem zentralen Stadtteil. Allenfalls könnte seiner Meinung nach das Parkdeck für umsteigende Personen besser signalisiert werden.

Aus kantonaler Sicht bestehen sowohl aus städtebaulicher als auch denkmalpflegerischer Sicht Potenziale für eine Aufwertung des näheren Bahnhofumfeldes. Einer Aufwertung der Umgebung des kantonal geschützten Aufnahmegebäudes steht nichts entgegen, wobei bei einem Abbruch von Bauten hohe Anforderungen an die Gestaltung der neuen Gebäude gestellt würden. Die Initiative für eine Aufwertung des Gebietes müsste von den Grundeigentümern in Absprache mit der Baudirektion bezüglich der Abstimmung auf das geschützte Aufnahmegebäude ergriffen werden.

Zu Frage 7:

Mit der Aufnahme der Masterplanung für den Stadtraum Bahnhof im Jahr 2004 hat die Stadt Winterthur eine Organisation geschaffen, in der die planerischen und baulichen Anliegen und Vorhaben um den Bahnhof koordiniert werden. Diese Projektorganisation hat sich bewährt. In den bevorstehenden Planungsphasen sowie im Rahmen der Projektgenehmigungen können die einzelnen Behörden ihre Rechte gemäss den üblichen Verfahrens- und Zuständigkeitsregelungen geltend machen.

Die Masterplanung umfasst sodann verschiedene Massnahmen zur verbesserten Fussgängerführung, so auch den mit Bundesmitteln zu finanzierenden Ausbau der Personenunterführung Nord. Seitens der Stadt Winterthur werden ebenfalls beträchtliche Mittel für die Verbesserung der städtebaulichen Situation und der Verkehrssituation bereitgestellt. Diese tragen alle zur Verbesserung der Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie zur städtebaulichen Entwicklung bei. Der Regierungsrat sieht entsprechend der Beantwortung der Fragen 1 bis 6 keinen Anlass, in die laufenden Projekte einzugreifen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi