

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend städtebauliche Aspekte Querung Grüze, eingereicht von Gemeinderat M. Wäckerlin (Piratenpartei)

Am 7. November 2011 reichte Gemeinderat Marc Wäckerlin (Piratenpartei) folgende Schriftliche Anfrage ein:

"Eine Überführung beim Bahnhof Grüze könnte die Qualität des Stadtraums mitten im geplanten neuen Zentrum allein schon durch die notwendige Bauhöhe beeinträchtigen. Die Situation an dieser Stelle ist ohnehin schwierig, wenn ein hochwertiger Lebens- und Arbeitsraum zwischen Bahngleisen, Überführung und Kehrlichtverbrennungsanlage geschaffen werden soll.

Daher stellt sich die Frage an den Stadtrat:

- (1.) Wie sieht es mit den städtebaulichen Aspekten bei der geplanten Querung Grüze mit Überführung aus?*
- (2.) Wäre aus städtebaulicher Sicht nicht eine Unterführung zu bevorzugen?*
- (3.) Würde nicht auch die einfachere Befahrbarkeit mit dem Fahrrad für eine Unterführung sprechen, da der Höhenunterschied nicht so gross sein müsste, wie bei einer Überführung?*
- (4.) Könnte sich der Stadtrat vorstellen, beide Varianten für einen Vorentscheid im Gemeinderat zu prüfen und für beide Varianten eine grobe Kostenschätzung abzugeben?*

Anmerkung: Die Antwort des Stadtrats auf die Motion 2007/030 ist insofern überholt, als nun eine Querung des Bahnhofes Grüze im Zuge des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) tatsächlich Gegenstand aktueller Planungen ist, was damals noch nicht der Fall war."

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Im Rahmen der Beantwortung der Motion betreffend Strassen-Unterführung (St. Gallerstrasse) beim Bahnhof Grüze (2007/030) hat der Stadtrat unter anderem auf zwei Sachverhalte hingewiesen, welche weiterhin wesentliche Grundlage für die aktuellen Planungen sind. Betreffend Strassenkapazität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) Richtung Stadtzentrum wurde festgehalten, dass diese nicht massgeblich erhöht werden kann. Gleichzeitig wurde betont, dass das Entwicklungsgebiet Neuhegi-Grüze von drei S-Bahn-Stationen umgeben ist und das Gebiet deshalb in einem ersten Schritt verstärkt über den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr erschlossen werden soll. Eine Querung war damals explizit Bestandteil der Überlegungen, nur war noch von einer Unterführung die Rede: «Bus und Velo sollen mit einer kombinierten Unterführung eine direkte Verbindung vom Bahnhof Grüze Nordseite in die Innenstadt erhalten. Ein neuer Bahnhofplatz Grüze Nord soll über attraktive öffentliche Räume mit der Sulzerallee verknüpft werden und damit Fussgängerinnen und Fussgängern eine sehr gute Anbindung ins Entwicklungsgebiet bieten. Der Bahnhof soll zum belebten Umsteigezentrum werden und so einen wichtigen Entwicklungsimpuls für sein weiteres Umfeld leisten.»

Die Busverbindung zwischen St. Gallerstrasse und Sulzer-Allee beim Bahnhof Grüze wurde im kommunalen Richtplan öffentlicher Verkehr (mit dem notwendigen Anordnungsspielraum) festgelegt, vom Grossen Gemeinderat im August 2011 festgesetzt und vom Kanton im Dezember 2011 genehmigt. Das Planungsverfahren (mit öffentlicher Auflage im November 2009) war lange vor dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) eingeleitet worden.

Die Antwort des Stadtrats zur Motion (2007/030) kann aus heutiger Sicht in einem Punkt tatsächlich als überholt bezeichnet werden. Eine vom Stadtrat in Auftrag gegebene Studie¹, welche die bevorzugte Querungsvariante und deren räumlich-technische Machbarkeit aufzeigt, kommt zum Schluss, dass eine Überführung in der Gesamtbetrachtung deutlich besser abschneidet als eine Unterführung. Städtebauliche Überlegungen stützen diese Aussage. Mit einer Überführung sind, wie die ersten Reaktionen im Rahmen des laufenden Workshops Grüze zeigen, auch die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern einverstanden.

Zu den einzelnen Fragen

Zur Frage 1:

"Wie sieht es mit den städtebaulichen Aspekten bei der geplanten Querung Grüze mit Überführung aus?"

Die Aspekte Städtebau, Nutzung und Raumsicherung für Verkehrsinfrastrukturen und Freiräume werden im Rahmen der Planungen im erweiterten Umfeld des Bahnhofs Grüze besonders beachtet. Ziel der Planung sind grundeigentümerverbindliche Aussagen, welche im Rahmen des Verfahrens Planungszone Neuhegi-Grüze festgelegt werden können. Für die Planung Umfeld Bahnhof Grüze wurden dazu Workshops zusammen mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern gestartet. Geplant sind insgesamt drei Workshops.

Als Grundlage für die Workshops wurde eine Studie¹ in Auftrag gegeben, welche die bevorzugte Querungsvariante und deren räumlich-technische Machbarkeit aufzeigt. Neben der Beantwortung von Fragen zur Geometrie (Fahrbahnbreiten, Höhen und Gefälle), zum Korridor (Querung Gleise, Umspannwerk) und zur Schnittstelle mit der SBB (Perronabgänge, Werkleitungen etc.) wurde zudem eine grobe Kostenschätzung (ohne Landerwerb und Kosten der SBB) für die Überführung und die Anpassungsarbeiten an den Anschlusspunkten der Querung (St. Gallerstrasse, Sulzer-Allee) durchgeführt.

Städtebauliche und gesamtverkehrliche Aspekte (inklusive mögliche Etappierungen) wurden in mehreren Schritten in einem fachlich breit zusammengesetzten Team (Architektinnen/Architekten, Landschaftsarchitektinnen/Landschaftsarchitekten, Verkehrsplanerin/Verkehrsplaner, Ökonomin/Ökonom) behandelt. Eine Überführung hat städtebaulich das Potenzial zu einem «Landmark», welcher den Bahnhofplatz in die Brücke integriert und angrenzende Gebäude, welche die Brücke im Süden und im Norden fassen, mit erschliesst. Das Bauwerk kann so als «Anker» für eine etappierte Entwicklung dienen. Nur eine oberirdische Querung bietet zudem die Möglichkeit, im Freien auf den Bus zu warten oder die Perrons direkt von der Bushaltestelle zu erreichen. Die Brücke bekommt so zusätzlich auch die Funktion einer Verkehrsdrehscheibe.

¹ Medienmitteilung Stadtrat vom 15. Dezember 2011

Zur Frage 2:

"Wäre aus städtebaulicher Sicht nicht eine Unterführung zu bevorzugen?"

In einer früheren Phase wurden auch Unterführungen geprüft, im Verlaufe des Planungsverfahrens jedoch für den öffentlichen Verkehr verworfen (siehe auch Antwort zu Frage 4). Wegen Werkleitungen, Weichen usw. sind Unterführungen sehr teuer und die bau- und sicherheitstechnischen Auflagen bei der Realisierung einer Unterführung sind gross. Gegen eine Tieflage sprechen auch die geringere Aufenthaltsqualität sowie Sicherheitsfragen infolge fehlender Einsehbarkeit und fehlender sozialer Kontrolle. Zudem hat sich die Vertretung der SBB für eine oberirdische Lösung ausgesprochen und, wie bei der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, bevorzugen die am Planungsprozess beteiligten Fachleute aus städtebaulicher und funktionaler Sicht eine Überführung.

Zur Frage 3:

"Würde nicht auch die einfachere Befahrbarkeit mit dem Fahrrad für eine Unterführung sprechen, da der Höhenunterschied nicht so gross sein müsste, wie bei einer Überführung?"

Für Velofahrende ist beim aktuellen Stand der Veloroutenplanung eine Unterführung die bequemere Lösung. Grundsätzlich ist es möglich, den Veloverkehr über die geplante Brücke zu führen. Im Bereich der St. Gallerstrasse wird das Rampengefälle aber sehr hoch. Aus dem Gebiet Neuhegi bzw. der Sulzer-Allee kommend, fällt dies weniger stark ins Gewicht, weil der nördliche Anstieg (entlang der Frauenfelder Bahnlinie) etwas moderater ist. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass auch bei einer Realisierung der Brücke hinsichtlich der Veloverbindung aus dem Gebiet Neuhegi Richtung Stadtzentrum weiterhin Handlungsbedarf besteht. Ein Ausbau der heutigen Fussgängerunterführung beim Bahnhof Grüze könnte eine mittelfristige Option für einen Ausbau der Veloverbindung sein. In einem nächsten Schritt werden die internen und übergeordneten Langsamverkehrsverbindungen im Umfeld des Bahnhofs Grüze analysiert und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie verschiedene Möglichkeiten geprüft. Am 23. Januar 2012 hat der Grosse Gemeinderat ein dringliches Postulat an den Stadtrat überwiesen, worin der Stadtrat eingeladen wird, dem Gemeinderat eine Machbarkeitsstudie für eine attraktive Velo-Querung beim Bahnhof Grüze vorzulegen (2012/003).

Zur Frage 4:

"Könnte sich der Stadtrat vorstellen, beide Varianten für einen Vorentscheid im Gemeinderat zu prüfen und für beide Varianten eine grobe Kostenschätzung abzugeben?"

Aus fachlicher Sicht wird auf der Grundlage eines strukturierten und intensiven Planungsprozesses eine Busquerung mit einer Überführung zwischen St. Gallerstrasse und Sulzer-Allee klar favorisiert. Die Überführung schneidet bei der technischen Realisierbarkeit, bei den städtebaulichen Aspekten, bei der Aufenthaltsqualität, bei der Erreichbarkeit der Perrons, bei der Sicherheit und bei den Kosten besser ab als eine Unterführung. Die direkt betroffenen angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind mit einer Überführung einverstanden und auch die Vertretung der SBB im Planungsprozess spricht sich für eine Überführung aus. Am 15. Dezember 2011 hat der Stadtrat die Planungsstudie zur räumlichen und technischen Machbarkeit einer Überführung zur Kenntnis genommen und die Öffentlichkeit informiert.

Für die künftige Entwicklung des Gebiets Neuhegi-Grüze ist die geplante Querung beim Bahnhof Grüze von grösster Bedeutung. Deshalb hat der Stadtrat im Rahmen einer Studie und in Workshops mit den Direktbetroffenen die verschiedenen Lösungsvarianten geprüft und diskutiert. Der Stadtrat kommt dabei zum Schluss, dass eine Überführung räumlich und technisch machbar ist und gesamtheitlich betrachtet besser abschneidet als eine Unterfüh-

rung. Der Stadtrat erachtet es deshalb als nicht angebracht oder zielführend, die Variante einer Unterführung, welche gegenüber einer Überführung deutlich schlechter abschneidet, für den öffentlichen Verkehr weiter zu verfolgen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder