

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend Erweiterung Bahnhof Grüze mit Haltekanten an Frauenfelderlinie (Grüze Nord), eingereicht von den Gemeinderäten R. Diener (Grüne) und M. Zehnder (GLP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend Erweiterung Bahnhof Grüze mit Haltekanten an Frauenfelderlinie (Grüze Nord) wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 8. November 2010 reichten die Gemeinderäte Reto Diener, namens der Grünen/AL-Fraktion und Martin Zehnder, namens der GLP/PP-Fraktion mit 19 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 7. November 2011 überwiesen wurde:

„Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, unter welchen betrieblichen Aspekten und zu welchen Kosten sich der Bahnhof Grüze mit Haltekanten an der Frauenfelderlinie ergänzen liesse. Zur Aufwertung des Raumes zwischen den Geleisen soll ebenfalls geprüft werden, unter welchen Bedingungen sich das Areal des aktuellen SBB-Unterwerkes städtisch besser nutzen liesse.“

Begründung

Im Zusammenhang mit Planungen in Neuhegi und insbesondere dem Bahnhof Grüze wurden die letzten Jahre Studien (z.B. das Verkehrskonzept 2008) präsentiert und Vorstösse beantwortet (z.B. des Postulats 2008/059). Darin wurde u.a. festgehalten, dass die Haltestelle Grüze heute unter ihren Möglichkeiten operiert und dass das Eingangstor zu Neuhegi aufgewertet werden sollte. Dies sowohl was die Verkehrsleistungen über den Bahnhof selbst, wie auch die Vernetzung mit Stadtbus anbetrifft. Die Wichtigkeit des Bahnhofs Grüze für die künftige Verkehrsbewältigung im Raum Winterthur Ost wurde dieses Jahr im Zusammenhang mit ersten Abklärungen für das städtische Gesamtverkehrskonzept erneut betont und vom Stadtrat auch kommuniziert.

Wir sind darüber hinaus der Ansicht, dass sich der Bahnhof Grüze mit einem geeigneten Teil Nord (Haltekanten an der Frauenfelderlinie) zu einem veritablen Stadtbahnhof (wie z.B. Stadelhofen in Zürich) entwickeln könnte. Damit könnte dieser - neben der Erschliessung von Neuhegi - zu einer echten Ergänzung wie auch Entlastung des zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Hauptbahnhofs beitragen. Dies insbesondere auch in Bezug auf die Vernetzung mit Stadtbus und dem Langsamverkehr.

Hierzu wäre es von grösstem Nutzen, das zwischen den Geleisen liegende Areal des oberirdischen SBB-Unterwerkes könnte als wertvoller städtischer (Bahnhofs-)Raum mitgenutzt werden. Vielleicht könnte das Unterwerk mittelfristig in den Boden verlegt werden.“

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Zusammenfassung

Wie in der Begründung des Postulats erwähnt, kommt dem Bahnhof Grüze für die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Neuhegi-Grüze und die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im städtischen Gesamtverkehrskonzept eine herausragende Bedeutung zu. Insbesondere die Planung des Brückenprojekts «Querung Grüze» im Rahmen der Planung Umfeld Bahnhof Grüze soll die vorhandenen Potenziale durch Verknüpfung von Bahn und Bus sowie dem Langsamverkehr besser ausschöpfen und aufwerten. In dieser Planung enthalten ist auch die Option für den Bau einer mit der Querung verbundenen neuen Haltestelle an der Frauenfelderlinie. Ein Einbezug des Areals des heutigen Unterwerks der SBB wäre zwar wünschbar (und wird deshalb berücksichtigt), ist jedoch kurzfristig nicht möglich und auch nicht notwendig.

Die Kosten für den Bau einer Haltestelle an der Frauenfelderlinie werden grob auf Fr. 10 Mio. (+/- 50%) geschätzt. Die Machbarkeit ist allerdings noch nicht abschliessend geklärt. Das öV-Angebot gemäss 4. Teilergänzung (4. TE) der Zürcher S-Bahn könnte damit jedoch erst beschränkt ausgebaut werden, da aufgrund von Fahrplanrestriktionen nicht alle auf der Frauenfelderlinie verkehrenden S-Bahnen halten könnten. In einer sich zurzeit noch im Abschluss befindenden Studie wurden entsprechende Verbesserungsmöglichkeiten untersucht. Demnach könnte das Bahnangebot am Bahnhof Grüze auf ein Niveau erhöht werden, welches die Funktion einer städtischen und regionalen Verkehrsdrehscheibe ermöglichen und damit auch den Hauptbahnhof entlasten würde. Erforderlich ist dafür jedoch eine Weiterentwicklung der 4. TE, die aufgrund von Anpassungen im Gesamtsystem zwar keine zusätzlichen Linien und Züge, aber einige infrastrukturelle Ausbauten andernorts nötig machte. Es ist nun mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und den SBB zu untersuchen, wie diese Anpassungen allenfalls stufenweise umgesetzt werden könnten.

2. Planung Umfeld Bahnhof Grüze

2.1. Planerische Grundlagen

Vor dem Hintergrund des «Zukunftsbildes» aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept 2010 (sGVK) und des herausragenden Potenzials des Bahnhofs Grüze als Kern eines zweiten städtischen Pols wurde insbesondere unter den Aspekten Städtebau, Nutzung und Raumsicherung für Verkehrsinfrastrukturen und Freiräume eine gesamthafte vertiefte Planung des erweiterten Umfelds des Bahnhofs Grüze erstellt.

Auf der Basis klarer Verkehrsvorgaben wurden unterschiedliche Entwicklungsszenarien für das Umfeld des Bahnhofs Grüze ausgearbeitet und am «Forum Grüze» vom 5. April 2011 gemeinsam mit der betroffenen Grundeigentümerschaft diskutiert. Aufgrund der Auswertung der Diskussionen und Rückmeldungen erfolgte die notwendige Vertiefung, damit die Planungsinstrumente festgelegt werden konnten. Die Verteilung des Infrastrukturaufwandes und des Mehrwerts durch Umzonung musste ebenso geregelt werden.

Dazu wurde ein Verfahren mit drei Workshops im Herbst 2011 und Frühling 2012 durchgeführt. Teilnehmende waren Vertretende des Stadtrats, der Grundeigentümerinnen und -eigentümer und der SBB Infrastruktur sowie Fachleute aus der Stadtverwaltung und von extern. Zudem nahm das Quartier, vertreten durch die Quartierentwicklung und den Präsidenten des Quartiervereins Grüze, teil. Die Resultate wurden in Steckbriefen je Grundstück festgehalten und mit den Betroffenen bereinigt. Im abschliessenden Workshop wurden die Planungsinhalte wieder zusammengeführt und somit die Grundlage für den vorliegenden Rah-

mengestaltungsplan, die Entwicklungsvereinbarung mit den Grundeigentümerinnen und -eigentümern sowie die weitere Planung des Brückenprojekts «Querung Grüze» geschaffen.

2.2. Rahmengestaltungsplan und öffentlich-rechtliche Verträge

Eine wesentliche Voraussetzung für die angestrebte bauliche Verdichtung im Umfeld Bahnhof Grüze sind eine gut funktionierende Erschliessung sowie die notwendigen Freiräume. Erschliessung, Landabtretung und Finanzierung der Infrastrukturanlagen können entweder in einem Quartierplanverfahren oder mittels öffentlich-rechtlicher Verträge geregelt werden. Im vorliegenden Fall wird an Stelle eines Quartierplanes eine Vereinbarung zwischen den Grundeigentümerinnen und -eigentümern und der Stadt angestrebt. Dieses Vorgehen hat für alle Beteiligten den Vorteil, dass die entsprechenden Regelungen einvernehmlich getroffen werden können, kein zusätzliches, aufwändiges und langwieriges Verfahren nötig ist und dadurch geringere Verfahrenskosten, welche in einem Quartierplan von den Grundeigentümerinnen und -eigentümern zu tragen sind, anfallen.

Die Entwicklungsvereinbarung muss von allen involvierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern unterzeichnet werden. Kommt sie nicht zustande, kann der Rahmengestaltungsplan nicht wie vorgesehen öffentlich aufgelegt werden.

2.3. Einbettung in Gesamtpaket Planungszone

Die Rahmengestaltungspläne Hegi und Grüze bilden zusammen mit den geplanten Änderungen der Richt- und Nutzungsplanung, welche den Gesamtperimeter der Planungszone Neuhegi-Grüze betreffen, ein Gesamtpaket. Unter anderem müssen die einzelnen Baufelder der Rahmengestaltungspläne entsprechend umgezont werden. Die Bestandteile des Gesamtpakets sind voneinander abhängig und sollen gleichzeitig Ende 2012 publiziert und öffentlich aufgelegt werden.

3. Areal Unterwerk SBB

Das Areal des Unterwerks der SBB ist kurzfristig nicht verfügbar. Für die Verlegung oder Verkleinerung der Anlage wäre mit sehr hohen Kosten zu rechnen. Im Rahmen der nächsten grosszyklischen Erneuerung ist die neue Nutzung des Areals denkbar und in die Planung Umfeld Bahnhof Grüze eingeflossen. Den darin vorgesehenen ersten Umsetzungsschritten (insbesondere «Querung Grüze») steht das Unterwerk nicht im Wege. Im Rahmengestaltungsplan ist auf dem Areal neben einer Überbauung ein grosser Park, der die Bahnanlagen der St. Galler- und Frauenfelderlinie verbindet, enthalten. In der Achse des Parks besteht zudem die Option für eine zweite Querung der Frauenfelderlinie mit der Möglichkeit eines Anschlusses an zukünftige Perrons.

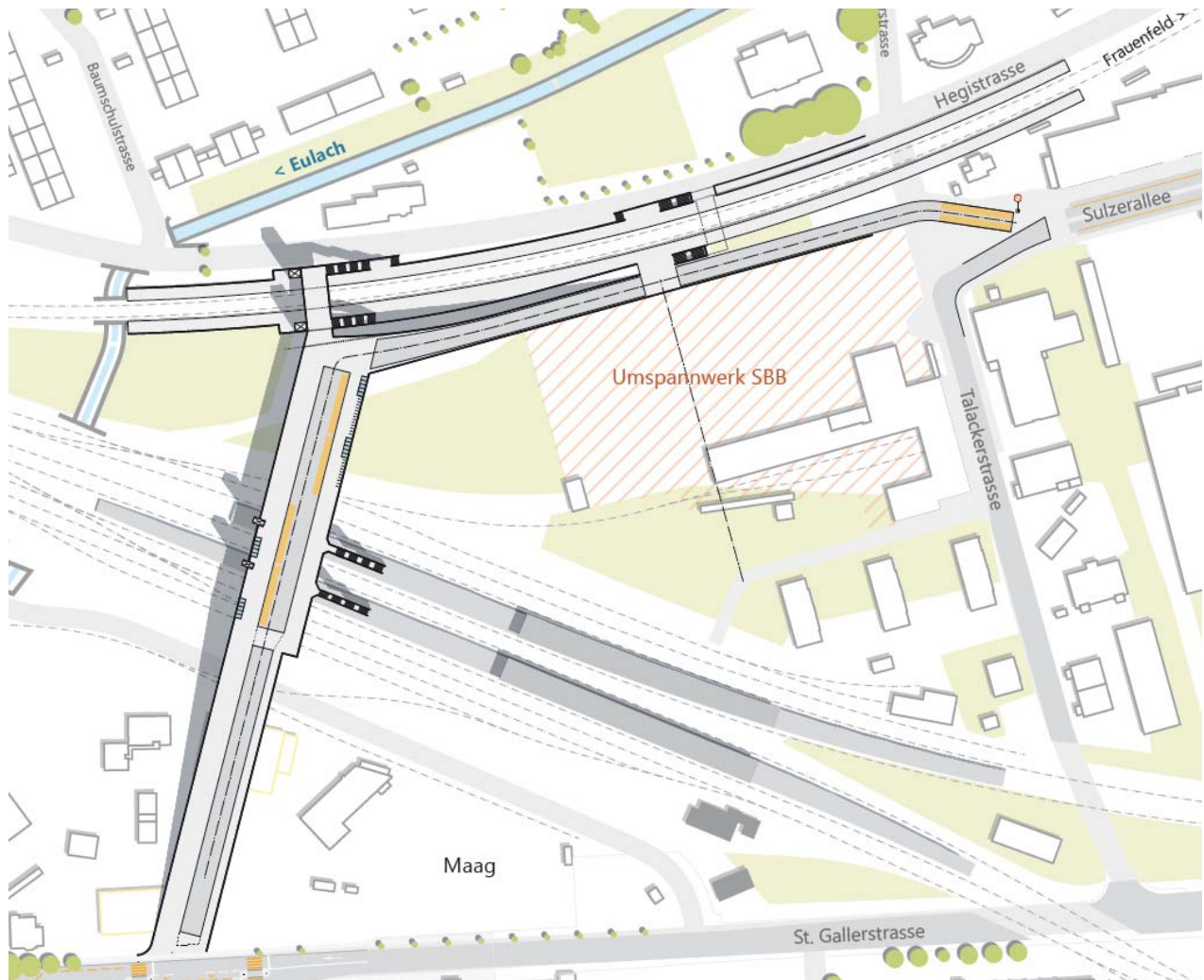
4. Ergänzende Haltekanten an der Frauenfelderlinie

4.1. Planerische Option bei «Querung Grüze»

Die Möglichkeit zur Einrichtung einer Haltestelle an der Frauenfelderlinie ist eine Grundlage der Planung im Umfeld Bahnhof Grüze. Die Aufwärtskompatibilität der Planung wurde im Forum Grüze und im folgenden Workshopverfahren immer wieder betont. Das geplante Brückenbauwerk «Querung Grüze» bietet einen Übergang für Fussgängerinnen und Fussgänger über die Frauenfelderlinie an. Dieser Ast der Querung soll auch zur Erschliessung von Perrons an der Frauenfelderlinie dienen und diese optimal mit der geplanten Bushaltestelle auf der Brücke und dem Bahnhof Grüze an der St. Galler-Linie verknüpfen.

Gemäss aktuellem Planungsstand (vgl. Übersichtsplan) wäre je ein Aussenperron an der Frauenfelderlinie zumindest für die kürzeren einstöckigen Gelenktriebwagen (Thurbo) platzmässig möglich. Für Perrons von ca. 320m Länge (wie im Plan eingezeichnet und für den Halt längerer Doppelstockkombinationen nötig) müsste je nach Lösung für den heutigen Bahnübergang Talackerstrasse allenfalls die bestehende Brücke über die Eulach verbreitert und die Perrons weiter in Richtung Stadtzentrum verschoben werden. Auf jeden Fall notwendig wäre ein Abbruch der nordseitigen (städtebaulich fragwürdigen) Lärmschutzwand.

Schematischer Übersichtsplan «Querung Grütze» (Studie Metron, Dez. 2011, Mst. ~ 1:2'500):



4.2. Potenzielle Bedeutung für den öffentlichen Verkehr

Der Bahnhof Grütze wird heute in Richtung Winterthur HB von der S12 (Stundentakt nach Zürich-Stadelhofen), der S26 und der S35 (je Halbstundentakt bis Winterthur HB) bedient. Mit der Umsetzung der 4. Teilergänzung (4.TE) der Zürcher S-Bahn bis 2018 wird der Bahnhof Grütze zusätzlich mit der S11 (Stundentakt nach Zürich-Stadelhofen) bedient. Damit erhält der Bahnhof Grütze stündlich zwei Direktverbindungen nach Zürich.

Mit einer zusätzlichen Haltestelle «Grütze Nord» an der Frauenfelderlinie könnten grundsätzlich auch die auf dieser Linie verkehrenden S-Bahnen ins Fahrplanangebot einbezogen werden. Nach der 4.TE sind dies stündlich die S11 (von Seuzach) und S24 (von Weinfelden)

nach Zürich sowie stündlich die S30 (von Weinfelden) und halbstündlich die S29 (von Stein am Rhein) bis Hauptbahnhof. Damit würde der Bahnknoten Grüze Nord und Süd gesamthaft gesehen stündlich zehn Verbindungen zum Hauptbahnhof einschliesslich vier Direktverbindungen nach Zürich erhalten, die allerdings nicht gleichmässig getaktet sind und damit nach wie vor längere Wartezeiten aufweisen. Dieses theoretische Potenzial lässt sich im Gesamtsystem der 4. TE zudem nur beschränkt realisieren, wie unter 4.3. aufgezeigt wird.

Strassenseitig soll mit der Realisierung der «Querung Grüze» und der Brückenhaltestelle für die Stadtbuslinien eine der zentralen Massnahmen aus dem sGVK und dem laufenden Agglomerationsprogramm 2 auf den Zeitpunkt der 4. TE hin umgesetzt werden. Die Planungsvorgaben für die derzeit laufenden Vertiefungsstudien berücksichtigen die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn auf beiden S-Bahn-Achsen.

Gesamthaft gesehen ist davon auszugehen, dass die heutigen Ein-/Aussteigendenzahlen am Bahnhof Grüze von rund 1'400 Fahrgästen¹ entsprechend dem Ausbau des öV-Angebots (bahn- wie strassenseitig) stark zunehmen werden. Ein Teil der Zunahme wird im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets Neuhegi-Grüze zu sehen sein. Mit der neuen Busanbindung erweitert sich jedoch das Einzugsgebiet über den unmittelbaren Zugangsbereich des Langsamverkehrs hinaus. Für die Stadtgebiete Oberwinterthur, Seen und Grüze entsteht eine gute Alternative zum Hauptbahnhof als Umsteigepunkt für den Pendelverkehr sowie als Zielpunkt für das Gebiet Neuhegi-Grüze.

Unter den Voraussetzungen eines Vollausbaus der öV-Infrastrukturen (Grüze Nord und Süd, Busanbindung mit mindestens einer Linie, mittel-/langfristig sogar bis 4 Linien, davon auch Regionallinien der Post), Verbesserung der Langsamverkehrsverbindungen samt notwendigen Infrastrukturen (Lift-/Treppenzugänge, B+R Punkte) und ergänzenden Mobilitätsangeboten wie Mobility, Taxi etc. ist eine Vervielfachung der heutigen Umsteigefrequenzen bis 10'000 - 15'000 im Zeithorizont von 10 - 20 Jahren denkbar. Es ist für den Stadtrat offensichtlich, dass derart grosse Passagierfrequenzen im öffentlichen Verkehr nur mit einer sehr gut durchdachten Kombination von Bahn- und Buserschliessung, jeweils in ihrer angestammten Funktion als Grob- oder Mittelverteiler (Bahn) resp. Feinverteiler (Bus) zu bewältigen sein werden. Ebenso ist es notwendig, dass vor allem bahnseitig, aber teilweise auch busseitig die Taktfrequenzen gegenüber heute deutlich gesteigert werden können.

4.3. Betriebliche Möglichkeiten

Im Rahmen der sich zurzeit im Abschluss befindenden Studie «Bahnentwicklung Winterthur», welche ein auf Eisenbahn- und Fahrplanentwicklungen spezialisiertes Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt erstellt, wurden unter anderem die betrieblichen Möglichkeiten einer verbesserten Bahnanbindung des Gebietes Neuhegi/Grüze via die bestehenden Bahnhöfe Hegi und Grüze sowie die Machbarkeit einer neuen Haltestelle «Grüze Nord» auf der Frauenfelderlinie untersucht. Die Studie beinhaltet eine Reihe von Lösungsansätzen, die in eine (mittelfristige) Weiterentwicklung der 4. TE münden. Dies stellt erst einmal die Auslegung aus Sicht der Stadt Winterthur dar. Eine Abstimmung mit dem ZVV, den SBB und den betroffenen Nachbargemeinden ist zum Zeitpunkt der Postulatsbeantwortung noch nicht erfolgt.

¹ Zum Vergleich: Oberwinterthur: 3'500, Winterthur HB: 85'000 inkl. Fernverkehr (Quelle: sGVK 2010 auf Basis von Schätzungen SBB und ZVV aus dem Jahr 2007)

Im Grundsatz wurde das Potenzial aus der Durchbindung von S-Bahnlinien, welche in der 4. TE in Winterthur HB enden, zu den Stadt-/Agglomerationsbahnhöfen untersucht. Für den Korridor Hauptbahnhof-Grüze kommt die Studie zum vorläufigen Fazit, dass eine stündliche Verlängerung der S8 nach Winterthur Hegi (via «Grüze Süd») zwar fahrplantechnisch machbar ist, jedoch grössere infrastrukturelle Kosten im Bahnhof Hegi auslöst. Eine Verlängerung bis Grüze ist hingegen mit einem kleineren Aufwand und in einem kürzeren Zeithorizont machbar. Durch die wegfallende, lange Wendezeit der Linie S8 kann damit auch der Hauptbahnhof Winterthur entlastet werden.

Bezüglich neuer Haltestelle «Grüze Nord» zeigt die Studie auf, dass aufgrund verschiedener Fahrplanrestriktionen innerhalb der 4. TE damit nur je ein zusätzlicher, stündlicher Halt der S11 (Seuzach – Dietikon) sowie der S30 (Weinfelden – Winterthur) ermöglicht werden könnte. Die Realisierung eines systematischen schnellen Viertelstundentakts nach Zürich durch Einbezug der S-Bahnlinie von Weinfelden bedingt den Abtausch der S12 (Limmattal – Schaffhausen) mit der S24 (Zug – Weinfelden). Diese Weiterentwicklung der 4. TE mit Halt aller S-Bahnlinien in «Grüze Nord» ist durch die Wechselwirkungen im Gesamtsystem mit Vor- und Nachteilen und infrastrukturellem Investitionsbedarf im übrigen Verlauf der entsprechenden Linien verbunden. Zusätzliches Rollmaterial würde jedoch trotz Leistungserhöhung voraussichtlich nicht benötigt. Die Abwägung dieser Vor- und Nachteile wurde noch nicht vorgenommen.

In der Summe ergäbe sich gemäss Studie zwischen Grüze und Hauptbahnhof ein Potenzial für einen ca. 7 Minuten-Takt auf der Schiene. Durch das umfangreiche und attraktive Angebot könnte der Bahnhof Grüze damit auch regional die Funktion einer Verkehrsdrehscheibe übernehmen und so den Hauptbahnhof von Umsteigeverkehr entlasten.

4.4. Kosten

Eine Kostenschätzung für den Bau der neuen Haltestelle «Grüze Nord» ist zum jetzigen Planungsstadium noch mit grossen Unsicherheiten behaftet. Das oben beschriebene Szenario bedingt den Neubau zweier Aussenperrons von je ca. 320m Länge, Perron-Infrastrukturen und Zu-/Abgänge. Da diese jedoch auch aus Sicht der Einbindung des Langsamverkehrs der Brückenhaltestelle und des Bahnhofs Grüze Süd notwendig sind, ergibt sich die Frage der Kostenzuordnung je Projekt.

Unter der Annahme einer konsequenten Trennung von den Kosten für die «Querung Grüze» samt funktional direkt zusammenhängenden Infrastrukturen (für eine erste Ausbaustufe) ergeben sich gemäss Studie «Bahnentwicklung Winterthur» geschätzte Kosten von Fr. 10 Mio. (+/- 50%) für die zusätzliche Haltestelle an der Frauenfelderlinie. Diese Grobschätzung basiert auf Erfahrungswerten, welche auf die konkrete Situation angewandt wurden, und geht davon aus, dass bei den SBB nicht noch andere, der Studie unbekannte Trassenbedürfnisse bestehen.

4.5. Weiteres Vorgehen

Nach Abschluss der Studie «Bahnentwicklung Winterthur» wird der Stadtrat die darin aufgezeigten Möglichkeiten einschliesslich neue Haltestelle «Grüze Nord» hinsichtlich ihrer Kosten-/Nutzenverhältnisse beurteilen müssen und entsprechende Stossrichtungen festlegen. Ziel ist auf jeden Fall eine möglichst weitgehende Ausschöpfung der Potenziale zur Stärkung des öV-Knotens Grüze und deren Berücksichtigung bei der weiteren Umsetzung der Planung Umfeld Bahnhof Grüze.

Planungen zur Weiterentwicklung der 4. TE sind mit dem ZVV in Zusammenarbeit mit involvierten Gemeinden und Kantonen sowie den SBB voranzutreiben und umzusetzen. In einer Stellungnahme zum vorliegenden Postulat beurteilte der ZVV das Potenzial an Einwohnerinnen und Einwohnern und an Arbeitsplätzen im unmittelbaren Erschliessungsbereich des Bahnhofs Grüze heute als eher bescheiden, anerkennt aber die eingeschlagene Entwicklung zur Verdichtung insbesondere mit dem Rahmengestaltungsplan. Eine wichtige Rolle für die Funktion als öV-Knoten wird zudem den Verbindungen mit dem Busnetz zugeschrieben. Die SBB untersuchen anlässlich der Überarbeitung ihres so genannten Rahmenplans zurzeit mögliche Szenarien für langfristige Infrastrukturausbauten in der Region Winterthur über die 4. TE hinaus. Die Auswirkungen einer Haltestelle «Grüze Nord» werden dabei ebenfalls untersucht.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder