Winterthur, 18. Februar 2009
GGR-Nr. 2007/030

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Antrag und Bericht zur Motion betreffend Strassen-Unterführung (St. Gallerstrasse) beim Bahnhof Grüze, eingereicht von Gemeinderätin Ch. Kern (SVP)

Antrag:

Die Motion betreffend Strassen-Unterführung (St. Gallerstr.) beim Bahnhof Grüze wird nicht erheblich erklärt und damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 12. März 2007 reichte Gemeinderätin Christa Kern namens der SVP-Fraktion mit 25 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Motion ein, welche vom Grossen Gemeinderat am 3. September 2007 überwiesen wurde:

"Nachdem der Souverän der Sanierung der KVA zugestimmt hat und sich der zuständige Stadtrat in den Medien dahingehend geäussert hat, dass er bez. einer Unterführung Kontakt mit der SBB auf aufnehmen will, wird der Stadtrat beauftragt, mit all seinen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln die ***Planung und Erstellung einer Strassenunterführung beim Bahnhof Grüze voranzutreiben****; gestützt auf ein, das ganze Gebiet umfassendes, fundiertes Verkehrskonzept.*

Im Zusammenhang mit den weiteren Planungen und allenfalls erforderlichen Grundstückarrondierungen um die KVA, erscheint es als schlüssig, alle Verkehrsprobleme (Strassenverbindungen, Fuss- und Fahrradrouten sowie ÖV) weitsichtig zu planen. Damit kann auch einem zu erwartenden zunehmenden Verkehrschaos auf der Industriestrasse vorgebeugt werden; was insbesondere auch im noch zu erstellenden Umwelt-Verträglichkeits-Bericht einfliessen/ berücksichtigt werden muss."

Gemäss mündlich ergänzter Begründung der Motionärin sollen mit ihrem Vorstoss im Wesentlichen folgende Fragen und Punkte geklärt werden (Protokoll 8./9. Sitzung Grosser Gemeinderat vom 3.9.2007, Seite 156):

1. Wie sieht die Erschliessung des Bahnhofs Grüze mit allen Verkehrswegen aus?
2. Welches sind die Bedeutung und der Stellenwert der Talackerstrasse als Zubringer zur Sulzerallee?
3. Muss allenfalls die Kreuzung Industriestrasse/Scheideggstrasse umgestaltet werden – zum Beispiel mit einem Kreisel?
4. Können allenfalls bauliche Synergien im Zusammenhang mit der möglichen Unterführung zusammen mit dem KVA-Umbau zumindest in planerischer Hinsicht genutzt werden?

Der Grosse Gemeinderat hat mit 27 zu 26 Stimmen die Motion am 3. September 2007 an den Stadtrat überwiesen.

Am 20. Februar 2008 beantragte der Stadtrat eine Fristerstreckung für Bericht und Antrag zur Erheblicherklärung bis 28. Februar 2009, da das in Auftrag gegebene umfassende Verkehrskonzept erst Ende 2008 vorliegen werde. Der Grosse Gemeinderat hat diese Fristerstreckung am 5. Mai 2008 genehmigt.

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Verkehrskonzept Entwicklungsgebiet Oberwinterthur und Grüzefeld

Die Motion verlangt eine Strassenunterführung beim Bahnhof Grüze aufgrund eines umfassenden und fundierten Verkehrskonzepts. Ein solches Verkehrskonzept für den Grossraum Grüzefeld - Oberwinterthur wurde durch das Departement Bau bei einem externen Ingenieurbüro in Auftrag gegeben und liegt nun seit Ende 2008 vor. Zusätzlich wurde das Umfeld des Bahnhofs Grüze, insbesondere dessen Erschliessung durch alle Verkehrsträger sowie dessen bessere Anbindung an das Entwicklungsgebiet Oberwinterthur, aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht vertieft untersucht. Schliesslich wurde die Machbarkeit einer alternativen Linienführung zur Anbindung der Sulzerallee West an die St. Gallerstrasse geprüft. Diese Untersuchungen kommen zu den nachfolgend dargelegten Erkenntnissen für den Raum Grüzefeld – Oberwinterthur.

2. Strassenkapazität Richtung Stadt kann nicht massgeblich erhöht werden

Die bereits laufende und mittelfristig zu erwartende Siedlungsentwicklung verändert die Rahmenbedingungen für die Abwicklung des Verkehrs entscheidend. Die Berechnungen zeigen, dass bereits im Rahmen der nächsten Entwicklungsschritte im Entwicklungsgebiet Oberwinterthur eine signifikante Steigerung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Ausgangszustand zu erwarten ist. Die daraus resultierenden Kapazitätsengpässe auf dem städtischen Netz können nur beschränkt durch Infrastrukturbauten behoben werden, insbesondere weil die Strassenkapazität Richtung Stadtzentrum nicht entscheidend erhöht werden kann. Die Verkehrsknoten St. Galler-/Grüzefeldstrasse, St. Galler-/Thurgauerstrasse bzw. St. Galler-/Pflanzschulstrasse stossen bereits heute an ihre Leistungsgrenzen. Optimierungen an diesen Knoten, wie sie die Regionale Verkehrssteuerung RVS vorsieht, sind grundsätzlich möglich und werden auch angestrebt. Der Handlungsspielraum zur Steigerung der Knotenkapazitäten bleibt jedoch klein. Somit rücken Massnahmen, die bei der Verkehrserzeugung (z.B. Parkplatzangebot) und Verkehrsmittelwahl (z.B. Stadtbusangebot, Fuss- und Velowegverbindungen) ansetzen, in den Vordergrund.

3. Umlagerungseffekt von St. Gallerstrasse auf Industriestrasse

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf der St. Gallerstrasse (rund 7'500 Fahrzeuge) ist heute deutlich geringer als auf der Industriestrasse (rund 11'000 Fahrzeuge), unter anderem deshalb, weil die Bahnschranken an der St. Gallerstrasse den Verkehr dosieren und zu einer Umlagerung auf die Industrie- und die Seenerstrasse führen. In Spitzenstunden sind die Schranken insgesamt rund 35 Minuten geschlossen, in Zeiten mit weniger Zugverkehr sind sie rund 28 Minuten geschlossen. Mit der geplanten Angebotsverdichtung (4. Teilergänzung S-Bahn ab ca. 2018) muss mit nochmals längeren Schliesszeiten gerechnet werden. Eine Entlastungswirkung könnte hingegen dadurch erreicht werden, dass S-Bahnzüge vermehrt beim Bahnhof Sennhof statt Grüze rangieren würden, was jedoch erst nach einem entsprechenden Ausbau des Bahnhofs Sennhof möglich ist.

4. Geringe Netzwirkung einer Unterführung

Der Verkehr an der St. Gallerstrasse könnte mittels einer Unterführung im Sinne der Motion verflüssigt werden. Um die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes und insbesondere der kriti-

schen Knoten und Strassen Richtung Stadtzentrum gewährleisten zu können, müssten jedoch anderweitige Dosierungsmassnahmen weiter stadtauswärts realisiert werden. Die angestrebte Verflüssigung bei gleichzeitiger neuer Dosierung könnte zu einer gegenseitigen Neutralisierung der beiden Massnahmen führen. Eine Unterführung St. Gallerstrasse ist somit aufgrund der zu erwartenden Kosten und ihrer geringen Netzwirkung als Einzelmassnahme nicht zu empfehlen.

5. Bus- und Velounterführung Bahnhof Grüze (Variante 1)

Das Entwicklungsgebiet Oberwinterthur ist von drei S-Bahn-Haltestellen umgeben. Es soll deshalb in einem ersten Schritt verstärkt über den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr erschlossen werden. 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. Aufgrund erster Vorabklärungen sind die Chancen einer Finanzierung einer solchen Unterführung durch den Kanton (ÖV-Fonds) als gut einzustufen.

6. Anbindung Sulzerallee an St. Gallerstrasse über Technologiestrasse (Variante 2)

Eine Entlastung der Industriestrasse und des südlich der beiden Bügel gelegenen Abschnitts der Seenerstrasse könnte durch die Anbindung der Sulzerallee West an die St. Gallerstrasse erfolgen. Eine solche Verbindung ist im kommunalen Richtplan Strassen vorgesehen. Eine Anbindung der Talackerstrasse an die St. Gallerstrasse ist aufgrund der räumlichen Verhältnisse - die Bahnlinie und die Strasse sind sehr nahe beieinander - nur unterirdisch möglich. Die Talackerstrasse müsste bereits auf der Höhe der Sulzerallee abgesenkt werden, was zu einem markanten Einschnitt zwischen einem zukünftigen Bahnhofplatz Grüze Nord und dem Entwicklungsgebiet führen würde. Eine attraktive stadträumliche Anbindung würde damit verunmöglicht, womit der Bahnhof Grüze seine vorgesehene Funktion als Eingangspforte ins Gebiet nur beschränkt wahrnehmen könnte.

Aus diesen Überlegungen wurde eine Anbindung der Sulzerallee an die St. Gallerstrasse über die Technologiestrasse geprüft. Eine solche Verbindung ist machbar, bedingt aber eine Führung der St. Gallerstrasse in Tieflage ab dem Knoten Technologiestrasse und unter der Tösstalerlinie der SBB hindurch, d.h. die mit der Motion geforderte Unterführung wäre Teil dieser Lösung. Mit dieser direkteren Verbindung vom Osten der Stadt ins Zentrum könnte daneben der stark belastete Ohrbühlkreisel entlastet werden. Diese Variante soll als längerfristige Option weiterverfolgt und in Gesamtüberlegungen der städtischen Netzentwicklung integriert werden.

7. Offene Fragen und Punkte im Zusammenhang mit der Motion

Die anlässlich der Überweisung im Grossen Gemeinderat gestellten Fragen der Motionärin können wie folgt beantwortet werden:

Wie sieht die Erschliessung des Bahnhofs Grüze mit allen Verkehrswegen aus?

- Der Bahnhof Grüze soll in seiner Funktion für die öV-Gebietserschliessung (für städtische und regionale Verkehrsbeziehungen) stark aufgewertet werden. Mittelfristig sind daher eine direkte Anbindung des Bahnhofs ans Stadtbus-Netz und verbesserte Umsteigebeziehungen geplant.
- Die neu vorgesehene Nordseite des Bahnhofs Grüze wird vom motorisierten Individualverkehr (MIV) primär über die Sulzerallee/Seenerstrasse erschlossen, der Bereich Süd

über die St. Gallerstrasse. Der Stellenwert der Talackerstrasse zur Erschliessung des Bahnhofs wird - wie unten dargelegt - weiter abnehmen.
- Für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger wird eine Wegnetzanbindung in alle Richtungen angestrebt und zum Teil in Kombination mit Bus (vgl. Busunterführung oben) konzipiert. Auf dem Bahnhofareal sind ausreichende Veloabstellmöglichkeiten vorgesehen (Bike+Ride).

Welches sind die Bedeutung und der Stellenwert der Talackerstrasse als Zubringer zur Sulzerallee?
- Sulzer und Stadt sind sich einig, dass der Hauptzugang zur Sulzerallee über die beiden Bügel von der Seenerstrasse erfolgt. Eine Anbindung der Sulzerallee über die Talackerstrasse stellt keine zukunftsträchtige Option dar. Mit der Verlängerung des nördlichen Bahnperrons Richtung Osten, wie dies von Seiten der SBB längerfristig geplant ist, wird die Talackerstrasse unterbrochen werden und ihre Funktion als Verbindungs- und Zufahrtsstrasse definitiv verlieren.
- Im Rahmen der Vertiefungsstudie Bahnhof Grüze wurde zudem aufgezeigt, dass eine Tieferlegung der Talackerstrasse mit einer unterirdischen Anbindung an die St. Gallerstrasse - wie oben erwähnt - nicht zweckmässig ist. Durch den damit entstehenden, markanten Einschnitt zwischen einem Bahnhofplatz Nord und der Sulzerallee würde das städtebauliche Entwicklungspotential des Bahnhof-Umfeldes stark eingeschränkt.

Muss der Knoten Industriestrasse/Scheideggstrasse umgestaltet werden – zum Beispiel in einen Kreisel?
- Eine Knotenlösung mit einem Kreisel sorgt an der Industriestrasse/Scheideggstrasse kurzfristig (heutiges Verkehrsaufkommen) für eine verbesserte Anbindung der Fachmärkte an der Rudolf-Diesel-Strasse. Da die nötigen Kapazitäten auf dem städtischen Netz (Knoten in Richtung Stadtzentrum) fehlen, ist eine Verstetigung des Verkehrsflusses am Knoten Industriestrasse/Scheideggstrasse nur eine punktuelle Massnahme ohne grundlegende Netzwirkung. Ein Kreisel liesse sich relativ schnell umsetzen. Im Rahmen eines Vorprojekts wird die Ausgestaltung aufgezeigt und es werden Möglichkeiten der Buspriorisierung geprüft.

Können allenfalls bauliche Synergien im Zusammenhang mit der möglichen Unterführung zusammen mit dem KVA-Umbau zumindest in planerischer Hinsicht genutzt werden?
- Die Unterführung St. Gallerstrasse muss in erster Linie aus verkehrsplanerischer Sicht beurteilt werden. Der Umbau der KVA und der Bau einer Unterführung St. Gallerstrasse sind zwei völlig unterschiedliche Bauwerke, deren zeitliche und inhaltliche Verknüpfung wenig zweckmässig ist.

8. Synthese (Varianten) weiterbearbeiten / Motion nicht erheblich erklären

Der Stadtrat wird die im Schlussbericht zum Verkehrskonzept Entwicklungsgebiet Oberwinterthur und Grüzefeld entwickelte Synthese mit den beiden unter Punkt 5 und 6 beschriebenen Varianten weiter bearbeiten. Zudem wird beim Knoten Scheidegg-/Industrie-/Rudolf-Diesel-Strasse eine Kreisellösung angestrebt und im Rahmen des Vorprojekts eine Buspriorisierung geprüft. Da, wie der Schlussbericht belegt, eine Unterführung der St. Gallerstrasse beim Bahnhof Grüze aufgrund der zu erwartenden Kosten und ihrer geringen Netzwirkung als isolierte Einzelmassnahme aus verkehrsplanerischer und verkehrspolitischer Sicht nicht zweckmässig ist, beantragt der Stadtrat, die Motion nicht erheblich zu erklären.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

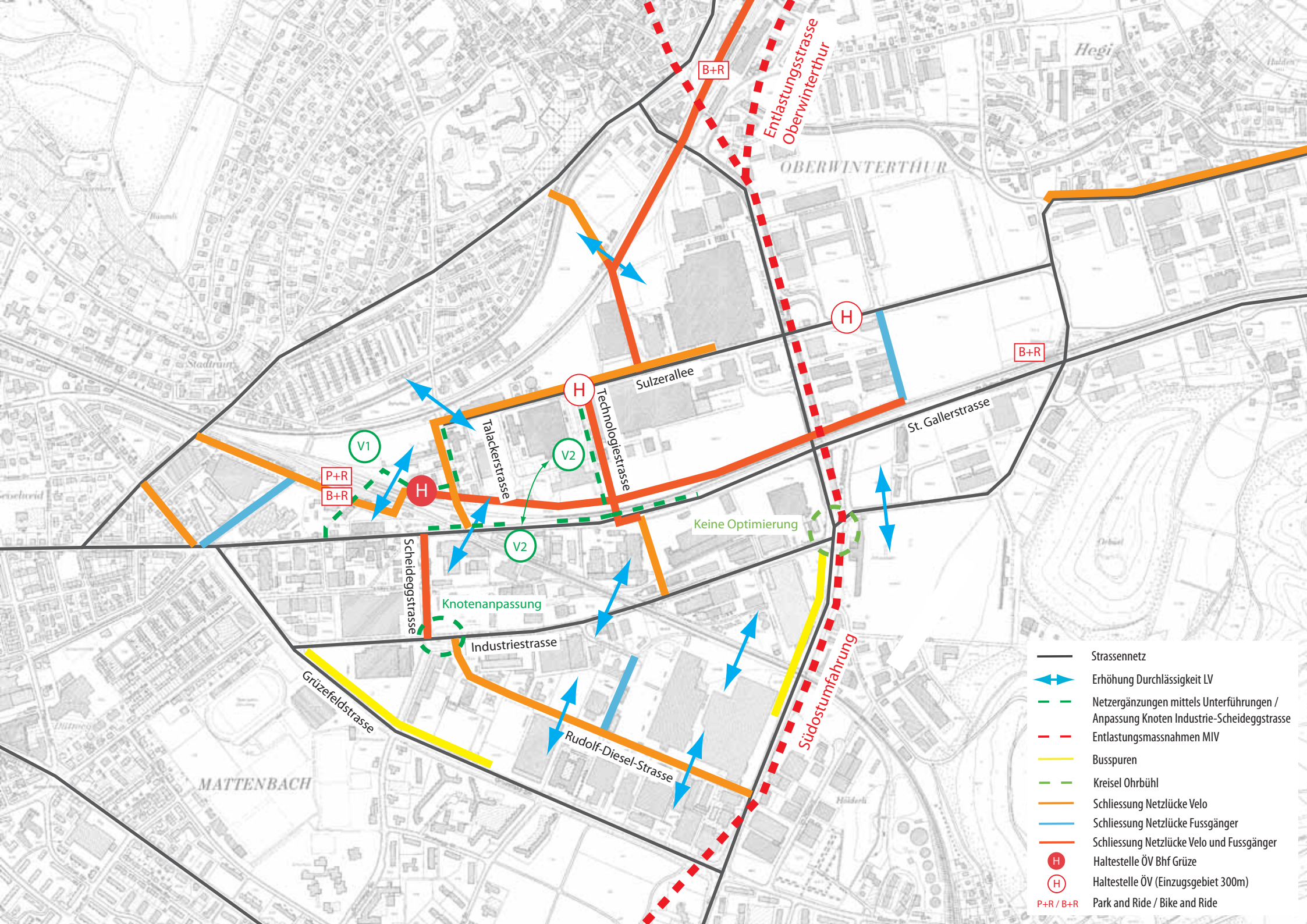
E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilage:
- Übersichtsplan

(Der Schlussbericht Verkehrskonzept Entwicklungsgebiet Oberwinterthur und Grüzefeld vom 13. Januar 2008 kann unter www.staedtebau.winterthur.ch eingesehen werden.)


B+R
Entlastungsstrasse Oberwinterthur
OBERWINTERTHUR
Hegi
H
B+R
Sulzerallee
H
Technologiestrasse
Talackerstrasse
St. Gallerstrasse
V1
V2
P+R
B+R
H
V2
Keine Optimierung
Scheideggstrasse
Knotenanpassung
Industriestrasse
Grüzefeldstrasse
Rudolf-Diesel-Strasse
Südostumfahrung
MATTENBACH
Strassennetz
Erhöhung Durchlässigkeit LV
Netzergänzungen mittels Unterführungen / Anpassung Knoten Industrie-Scheideggstrasse
Entlastungsmassnahmen MIV
Busspuren
Kreisel Ohrbühl
Schliessung Netzlücke Velo
Schliessung Netzlücke Fussgänger
Schliessung Netzlücke Velo und Fussgänger
H
Haltestelle ÖV Bhf Grüze
H
Haltestelle ÖV (Einzugsgebiet 300m)
P+R / B+R
Park and Ride / Bike and Ride