

Schriftliche Anfrage

betreffend **«Bahnhof Winterthur 2045⁺» - Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung Hauptbahnhof**

eingereicht von: Andreas Geering (Die Mitte/EDU-Fraktion)

am: 26. Januar 2023

Geschäftsnummer: 2023.13

Text und Begründung

In der Entwicklungsplanung «Bahnhof Winterthur 2045» rechnet der Stadtrat mit «künftig erwarteten 156'000 Bahnreisenden pro Tag» oder in einer Medienmitteilung des Departements Bau mit 180'000 ein- oder aussteigenden Reisenden im Jahr 2050. Diese unglaublich tiefen Prognosen begründet der Stadtrat damit, dass nicht «auf Vorrat» gebaut werden soll.

Wenn hingegen – wie der Regierungsrat in der Antwort auf eine Anfrage – mit vier Prozent Nachfragesteigerung gerechnet wird, müsste im HB Winterthur bereits 2036 mit ca. 250'000 Reisenden gerechnet werden. Wenn zudem die klimapolitischen Ziele mit einer markanten Verlagerung von MIV auf einen attraktiven ÖV erreicht werden sollen, müsste die Nachfragesteigerung pro Jahr noch deutlich höher sein als vier Prozent.

Mit zu tiefen Prognosen kämen notwendige Erweiterungsbauten viel zu spät. Bereits heute aber platzt der Mobilitätshub HB Winterthur aus allen Nähten. Das Gedränge in den Spitzenzeiten ist gefährlich. Speziell Menschen mit besonderen Bedürfnissen sind im Hauptbahnhof stark benachteiligt. Die SBB möchten sich aber aktuell auf eine reine Verschönerungsaktion der Unterführung Süd beschränken, welche an den Kapazitäten nichts ändert.

In der Entwicklungsplanung ist die Rede von einem temporären Wendebahnhof Vogelsang. Diesen braucht es unbedingt während des Baus von zusätzlichen Durchgangsgleisen. Als Alternative zu zwei bis vier weiteren Durchfahrtsgleisen wäre er aber allein schon aus umweltpolitischen Gründen völlig ungenügend und mit den langen Umsteigewegen höchst unattraktiv.

1. Wie begründet der Stadtrat die zu tiefen Prognosen und dementsprechend die verspäteten Kapazitätserhöhungen in der Entwicklungsplanung?
2. Ist der Stadtrat bereit, sich mit aller Vehemenz für eine breitere Aufweitung des unteren Teils der südlichen Perronabgänge 6/7 und 8/9 anstelle blosser Kosmetik einzusetzen?
3. Ist der Stadtrat bereit, sich auch für eine baldige dritte Querung oder/und eine Verbreiterung der Unterführung Süd einzusetzen?
4. Ist der Stadtrat bereit, sich für eine zukunftsgerichtete Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung des regionalen und städtischen ÖV einzusetzen, die das Umsteigen vom Auto auf den ÖV attraktiv macht und somit dem Ziel von Netto Null Tonnen CO₂ gerecht wird? Ist er also bereit, sich für eine kompakte Lösung mit zwei bis vier zusätzlichen Durchgangsgleisen und kurzen Umsteigewegen einzusetzen?
5. Ist der Stadtrat bereit, alles zu tun, dass ein temporärer Wendebahnhof Vogelsang spätestens mit der Eröffnung des Brüttenertunnels realisiert ist? Könnten dadurch spätere – teure – Anpassungen der Gleisgeometrie vermieden werden?