

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend HB Winterthur - Erweiterung Kopfbahnhof Vogelsang, eingereicht von Stadtparlamentarier A. Geering (Die Mitte/EDU-Fraktion)

Am 22. November 2023 reichte der Stadtparlamentarier Andreas Geering (Die Mitte/EDU-Fraktion) folgende Schriftliche Anfrage ein:

«In Zusammenhang mit der Erstellung von «MehrSpur Zürich-Winterthur» (MSZW) und der Entwicklung der Zürcher S-Bahn werden am HB Winterthur täglich zwei Drittel mehr Züge ankommen und/oder abfahren. Dies erfordert zwingend einen Kapazitätsausbau am HB Winterthur und am Bushof auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von MSWZ. So lässt der Stadtrat in seiner Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 2023.13, Frage 3 durchblicken, dass ein Ausbau der PU Süd und eine Verbreiterung der Perrons erst zehn Jahre nach Fertigstellung von MSZW wohl zu spät sei.

Winterthur bildete im Jahr 2021 mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an MIV und nur 17 % Öv am Gesamtverkehrsvolumen (Städtevergleich Mobilität 2021, S. 18) das Schlusslicht der sechs grössten Schweizer Städte. Im Nichtpandemiejahr 2015 war der ÖV-Anteil mit 20% nicht wesentlich höher. Vor allem beim Zu- und Wegpendeln wäre das Umlagerungspotential vom MIV zum Öv gross, werden doch 49% respektive 36% der Pendlerfahrten per MIV zurückgelegt. Dieser Rückstand erklärt sich unter anderem durch die engen und gefährlichen Verhältnisse im HB und auf dem Bushof.

Eine Umlagerung von MIV in der Stadt und aus den Zupendlerregionen auf das wintersichere Massenverkehrsmittel Öv müsste unverzüglich und in stärkerem Masse als in den bisherigen Szenarien über einen Angebots- und Qualitätsausbau angestrebt werden. Die vorgesehene Testplanung müsste vordringlich angepasst werden.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Ist der Stadtrat bereit, sich - allenfalls sogar mit einer Behördeninitiative - bei Kanton und Bund dafür einzusetzen, dass der dreigleisige Wendebahnhof Vogelsang gleichzeitig mit MSZW eröffnet werden kann, nachdem die teure Gleisgeometrie ohnehin bereits auf einen solchen Wendebahnhof ausgerichtet wird? Ist er bereit, sich bei zuständigen Gremien (Verkehrskommissionen des Stände- und Nationalrats sowie des Kantonsrats, Bundesrat, BAV, Regierungsrat, ZVV) dafür stark zu machen, dass der Wendebahnhof in die Botschaft 2026 des Bundes aufgenommen wird?*
- 2. Ist der Stadtrat bereit, unverzüglich eine Verbreiterung der Unterführung Süd und eine UG-Nutzung des Bahnhofplatzes mit Shops in die Wege zu leiten, um eine gefahren mindernde Entmischung von Personenströmen und Busverkehr zu gewährleisten?*
- 3. Was unternimmt der Stadtrat, um den Wendebahnhof im Bereich Vogelsang an das Busnetz anzubinden? Wie kann auf dem Arch-Areal mehr Raum für den Bus geschaffen werden? Kommen für den Stadtrat in nächster Nähe zum Wendebahnhof Busanlegekanten in Frage (allenfalls eingehaust unter Hochhäusern)?*
- 4. Was für Möglichkeiten (z.B. Laufbänder, autonomes Shuttlesystem) zieht der Stadtrat in Betracht, um gehbeeinträchtigte und älteren Menschen den langen Umsteigeweg zwischen Wendebahnhof Vogelsang und Hauptbahnhof zu ermöglichen?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Kapazitätsausbau Bahnhof Winterthur

Der Bahnhof Winterthur und sein Umfeld stehen unter grossem Entwicklungsdruck. Mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum steigt die Nachfrage nach Verkehrsangeboten in Stadt und Region. Der Stadtrat setzt sich deshalb für einen möglichst zeitnahen Kapazitätsausbau des Bahnhofs Winterthur ein.

Die SBB baut die Bahnangebote in den kommenden Jahrzehnten weiter aus. Das stadtinterne Busnetz und der Velo- und Fussverkehr benötigen zusätzliche Kapazitäten. In Bahnhofsnähe gibt es zahlreiche Bauvorhaben, welche die Pendlerströme verstärken werden. Und nicht zuletzt möchte die Stadt die Aufenthalts- und Erholungsqualität im öffentlichen Raum verbessern. Um mit dieser Entwicklung Schritt halten zu können, braucht es für den Bahnhof Winterthur und sein Umfeld eine weitsichtige und gesamtheitliche Strategie.

2. Testplanung für einen neuen Masterplan Stadtraum Bahnhof

Darum wird die Stadt mittels Testplanung einen neuen Masterplan¹ für den Stadtraum Bahnhof entwickeln, der die Vorgaben für die langfristige Weiterentwicklung der stadträumlichen und verkehrlichen Themen am Bahnhof definiert. Das Ziel des neuen Masterplans ist eine zeitgerechte und sinnvoll aufeinander abgestimmte Umsetzung der notwendigen Ausbau- und Entwicklungsschritte beim Bahnhof und im zugehörigen Stadtraum.

Das Testplanungsverfahren ermöglicht eine gesamtheitliche und breit abgestützte Sicht auf die unterschiedlichen miteinander verknüpften Themen. Es ist ein dialogorientiertes Planungsverfahren, welches mit Unterstützung interdisziplinärer Teams von externen Planungsbüros unterschiedliche Fragestellungen integral behandelt und Lösungen aufzeigt. Ziel ist es, eine Gesamtstrategie für den Stadtraum Bahnhof unter Berücksichtigung der relevanten Themenbereiche wie Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum, Sozialräume, Erdgeschoss-Nutzungen, Stadtklima, Gestaltung und Städtebau, innerstädtische Verkehrsführung, Neuorganisation Busbahnhof, Veloparkierung, Anlieferung/Logistik, Quartierverbindungen und Personenflüsse zu erarbeiten.

3. Miteinbezug und Mitwirkung Bevölkerung

Die Bevölkerung und weitere Interessenskreise sollen ihre Anliegen und Ideen in die Testplanung einbringen können. Verschiedene Organisationen und Interessensverbände werden im Rahmen eines Echoraums in den Planungsprozess miteinbezogen. Ein erster Echoraum findet am 22. Februar 2024 im Rahmen der Vorbereitungen zur Testplanung statt. Es wird im Verlaufe der Testplanung auch ergänzende Mitwirkungs- und Informationsangebote für die Bevölkerung geben. Die Testplanung startet voraussichtlich Ende 2024 oder Anfang 2025.

4. Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+

Eine wesentliche Rahmenbedingung für die Testplanung und den neuen Masterplan bildet das von Stadt und SBB gemeinsam erarbeitete Ausbaukonzept für den Bahnhof Winterthur 2045+². Dieses beinhaltet die bereits heute bestehenden sieben oberirdischen Durchgangsgleise (mit zwei Untervarianten) und einen neuen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord als zielführendste strategische Stossrichtung. Die Erkenntnisse aus der Testplanung bilden dann die Grundlage für den definitiven Variantenentscheid zum Bahnhofausbau.

Die mit dem Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+ angepeilten Ausbauschnitte stützen sich auf eine Prognose von 180 000 ein- und aussteigenden Reisenden am HB Winterthur bis 2050 ab. Dies entspricht einer Zunahme von mehr als 50 % in den nächsten 30 Jahren. Diese Prognose

¹ „Alter“ Masterplan Stadtraum Bahnhof. Umsetzung durch Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof, welchem die Stimmberechtigten am 17. Mai 2009 mit grosser Mehrheit zugestimmt haben.

² SR.21.755-1 vom 29. September 2021 / Medienmitteilung vom 5. Oktober 2021

liegt im oberen Bereich der Bandbreite der übrigen Wachstumsprognosen, welche auch der laufenden Revision des kommunalen Richtplans³ zugrunde gelegt wurden. Mit der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+ wurde eine aus Sicht des Stadtrats weitsichtige Ausbaustrategie für den Hauptbahnhof erarbeitet, die einen nachfragegerechten Kapazitätsausbau gemäss diesen Prognosen ermöglicht.

5. Ausbauschritte für den Bahnhof Winterthur mit seitens Stadt angestrebten Realisierungshorizonten

5.1 MehrSpur Zürich-Winterthur (Inbetriebnahme ab 2035)

Mit der bis 2035 geplanten Realisierung und Inbetriebnahme von MehrSpur Zürich Winterthur (MSZW) wird die SBB bereits alle erforderlichen Zufahrten für die Erschliessung des zukünftigen Wendebahnhofs vorbereiten. Dadurch wird sichergestellt, dass später keine unnötigen Anpassungen an der Gleisgeometrie mehr erforderlich sind. Durch das zusätzliche Bahnangebot des STEP-Ausbauschrittes 2035⁴ nach Realisierung der MSZW verteilen sich die Bahnpassagiere auf wesentlich mehr Züge und die Lastspitzen auf den Perrons und Zugängen können so gemäss SBB über rund 10 Jahre unter das heutige Niveau reduziert werden.

5.2 Wendebahnhof Vogelsang Nord (Bau bis ca. 2040)

Ein Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord ist die Voraussetzung für die bauliche Umsetzung der Verbreiterung der Perrons 6/7 und 8/9. Gemäss SBB würde für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs während der Bauphase ein Provisorium mit zwei Gleisen genügen. Ein definitiver dreigleisiger Wendebahnhof wäre aus verkehrlicher Sicht der SBB erst später für weitere Angebotsausbauten im Rahmen des nachfolgenden STEP-Ausbauschrittes erforderlich (Zeithorizont ab 2050 gemäss Bahnperspektive 2050 des Bundes).

Die Stadt setzt sich aber klar dafür ein, dass der definitive Wendebahnhof direkt und möglichst frühzeitig erstellt wird, ohne Umweg über ein Provisorium, welches noch zur Diskussion steht. Die im Rahmen der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+ durchgeführten städtebaulichen Untersuchungen haben gezeigt, dass der Bau des Wendebahnhofs als Chance für eine hochwertige Entwicklung des Areals Vogelsang Nord genutzt werden kann. Dazu gehört eine mögliche Überbauung über dem Wendebahnhof, eine neue Fussgängerbrücke zum Sulzerareal und die Aufwertung der Freiräume. Angestrebt wird auch die Weiterentwicklung des Bahn-Freiverlads zu einem leistungsfähigen City-Logistik-Hub. Ein Wendebahnhof-Provisorium würde hingegen die städtebauliche Entwicklung des Areals Vogelsang Nord verzögern und stadträumlich belastende Zwischenphasen mit zusätzlichen Baustellen verursachen. Für die SBB würden durch den Bau und Rückbau des Provisoriums zudem erhebliche Mehrinvestitionen gegenüber einem direkten Bau eines definitiven Wendebahnhofs entstehen.

5.3 Verbreiterung Perrons 6/7 und 8/9 und Ausbau Personenunterführung (PU) Süd (Bau bis ca. 2045)

Um Komfort und Kapazität für die wachsende Anzahl Reisende am Bahnhof sicherzustellen, müssen gemäss SBB die Perrons 6/7 und 8/9 bis etwa zehn Jahre nach Inbetriebnahme von MSZW verbreitert werden, also etwa im Zeithorizont 2045. Für den Ausbau der PU Süd gibt es grosse bauliche Abhängigkeiten zur erforderlichen Perronverbreiterung, weil dann auch die entsprechenden Zugänge von der PU zu den Perrons neu erstellt werden müssen. Aus Sicht Stadt soll die künftige PU Süd nicht nur mehr Kapazität bieten, sondern auch zu einer attraktiven Quartierverbindung aufgewertet werden. Mit der Testplanung und dem neuen Masterplan sollen die zeitlichen und baulichen Abhängigkeiten und die Möglichkeiten für frühere Umsetzungsschritte vertieft ausgelotet werden.

³ SR.23.469-1 vom 28. Juni 2023 / Medienmitteilung vom 25. September 2023

⁴ STEP = Strategisches Entwicklungsprogramm, [Ausbauschritt 2035 \(STEP AS 2035\) | SBB](#)

5.4 Tiefbahnhof als Ausbauperspektive für die weitere Zukunft

Das Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+ mit dreigleisigem Wendebahnhof und sieben oberirdischen Durchgangsgleisen erfüllt die Kapazitätserfordernisse des bis nach 2050 geplanten weiteren Angebotsausbau gemäss Konzept der Zürcher «S-Bahn 2G». Wenn das Bahnangebot in der weiteren Zukunft zusätzlich ausgebaut werden soll, besteht die Möglichkeit für den Bau eines Tiefbahnhofs unter den heutigen Gleisen. Zum Beispiel würde ein vierspuriger Fernverkehrs-Tiefbahnhof für die Linien Richtung Romanshorn und St. Gallen zusätzlich zu den sieben oberirdischen Durchgangsgleisen die Bahnkapazität des Bahnhofs Winterthur nochmals deutlich erhöhen. Dazu wären nach Grobschätzung SBB aus der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+ je nach Umsetzungsvariante Investitionen in der Grössenordnung von drei bis fünf Milliarden Franken notwendig. Diese Investitionen sind aus Sicht der SBB und des BAV zu einem früheren Zeithorizont nicht zu begründen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Ist der Stadtrat bereit, sich - allenfalls sogar mit einer Behördeninitiative - bei Kanton und Bund dafür einzusetzen, dass der dreigleisige Wendebahnhof Vogelsang gleichzeitig mit MSZW eröffnet werden kann, nachdem die teure Gleisgeometrie ohnehin bereits auf einen solchen Wendebahnhof ausgerichtet wird? Ist er bereit, sich bei zuständigen Gremien (Verkehrskommissionen des Stände- und Nationalrats sowie des Kantonsrats, Bundesrat, BAV, Regierungsrat, ZVV) dafür stark zu machen, dass der Wendebahnhof in die Botschaft 2026 des Bundes aufgenommen wird?»

Die Ausbauschritte für den Bahnhof müssen aufgrund unterschiedlicher Abhängigkeiten aus Sicht der Stadt (vgl. Kapitel 5) aufgeführten Realisierungshorizonten erfolgen. Dementsprechend muss die Projektierung für den definitiven Wendebahnhof spätestens 2035, nach der Eröffnung der MSZW, beginnen, damit dieser rechtzeitig für den Ausbau der Perrons und der PU Süd bereitstehen wird. Die noch frühere Realisierung eines Wendebahnhofs im Rahmen des Projekts MSZW würde keine baulichen oder betrieblichen Vorteile für Stadt und SBB bringen. Zudem ist eine frühere städtebauliche Entwicklung des Areals Vogelsang aufgrund der dafür notwendigen vorgelagerten Planungsprozesse wie Testplanung, Umzonung und Projektierung nicht realistisch. Aber insbesondere für den Ausbau der PU Süd und der Publikumsanlagen sieht die Stadt aufgrund des bestehenden Entwicklungsdrucks eine hohe zeitliche Dringlichkeit. Mit der Testplanung und dem neuen Masterplan sollen daher die zeitlichen und baulichen Abhängigkeiten und die Möglichkeiten für frühere Umsetzungsschritte vertieft ausgelotet werden.

Zur Frage 2:

«Ist der Stadtrat bereit, unverzüglich eine Verbreiterung der Unterführung Süd und eine UG-Nutzung des Bahnhofplatzes mit Shops in die Wege zu leiten, um eine gefahren mindernde Entmischung von Personenströmen und Busverkehr zu gewährleisten?»

Die stadträumlichen und verkehrlichen Fragestellungen im Stadtraum Bahnhof werden jetzt mit der Testplanung (vgl. Kapitel 2) angegangen. Dazu gehört auch der Ausbau der PU Süd. Die PU Süd ist zentral für die Erschliessung des Bahnhofs und die Vernetzung der Quartiere. Mit der Testplanung sollen u.a. folgende Fragen für den Ausbau der PU Süd geklärt werden:

- Wie kann die PU Süd trotz beidseits begrenzter Flächen optimal eingebunden werden?
- Wie kann die PU Süd darüber hinaus auch als leistungsfähige und attraktive Quartierverbindung dienen?
- Macht eine Verlängerung in Richtung Busbahnhof und/oder Altstadt Sinn und ist diese umsetzbar?
- Kann an die PU Süd eine unterirdische Velostation angebunden werden und wie wäre diese zu erschliessen?

Ein Ausbauprojekt für die PU Süd ohne den Kontext des umliegenden Stadtraumes und ohne Antworten auf die vorliegenden Fragen wäre nicht sinnvoll. Ausserdem gibt es grosse bauliche Abhängigkeiten zwischen dem Ausbau der PU Süd und der notwendigen Verbreiterung der Perons 6/7 und 8/9 mit entsprechendem Neubau der Zugangsrampen und -treppen.

Zur Frage 3:

«Was unternimmt der Stadtrat, um den Wendebahnhof im Bereich Vogelsang an das Busnetz anzubinden? Wie kann auf dem Arch-Areal mehr Raum für den Bus geschaffen werden? Kommen für den Stadtrat in nächster Nähe zum Wendebahnhof Busanlegekanten in Frage (allenfalls eingehaust unter Hochhäusern)?»

Die optimale Anbindung des neuen Wendebahnhofs wird auch im Rahmen der Testplanung (vgl. Kapitel 2) für den Stadtraum HB vertieft untersucht. Ebenso ist die Neugestaltung des Busbahnhofs mit der Linienführung und der Anordnung der Haltekanten eine zentrale Aufgabenstellung der Testplanung. Die Anbindung des Wendebahnhofs muss im Kontext mit dem künftigen Busbahnhof optimiert werden. Das Archareal gehört zum Bearbeitungsperimeter der Testplanung und wird entsprechend in die Lösungsfindung einbezogen.

Zur Frage 4:

«Was für Möglichkeiten (z.B. Laufbänder, autonomes Shuttlesystem) zieht der Stadtrat in Betracht, um gehbeeinträchtigte und älteren Menschen den langen Umsteigeweg zwischen Wendebahnhof Vogelsang und Hauptbahnhof zu ermöglichen?»

Wie unter Frage 3 beantwortet, wird die optimale Anbindung des neuen Wendebahnhofs im Rahmen der Testplanung für den Stadtraum HB vertieft untersucht.

Es werden schätzungsweise ca. 10 – 15 % aller Bahnpassagiere des Hauptbahnhofs Winterthur am künftigen Wendebahnhof ein- und aussteigen. Davon wird nur ein geringer Anteil auf eine andere Bahnlinie umsteigen. Ab dem STEP-Ausbauschnitt 2035 gibt es für alle Verbindungen aus den verschiedenen Korridoren von Zürich her in die Bahnkorridore nördlich und östlich von Winterthur direkte S-Bahnlinien, die das heutige Umsteigen in Winterthur überflüssig machen. Die im Wendebahnhof ankommenden S-Bahnlinien benutzen vor allem Bahnpassagiere, deren Ziel in Winterthur zu Fuss oder mit dem Bus erreichbar ist. Der Hauptfokus kurzer Umsteigewege liegt deshalb zwischen dem Wendebahnhof und den Bushaltekanten.

Der längste Umsteigeweg beträgt ca. 350 m vom neuen Wendebahnhof bis zu den bestehenden Wendegleisen 1 und 2 im Norden des Bahnhofs. An anderen städtischen Bahnhöfen, etwa am Hauptbahnhof Zürich, gibt es zum Teil längere Umsteigewege. Die meisten Umsteigewege am Bahnhof Winterthur werden jedoch deutlich kürzer sein. Um diese möglichst kurz zu halten, soll künftig eine neue Zugangsrampe aus Richtung Kopfbahnhof einen möglichst direkten Zugang zur PU Süd ermöglichen. Weitere Massnahmen sind im Rahmen der Testplanung und den Folgeprojekten zu klären.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon