

Postulat

betreffend **HB 2050: Das Maximum aus dem Bestehenden herausholen**

eingereicht von: R. Diener (Grüne/AL), A. Steiner (GLP), S. Gfeller (SP), R. Perroulaz (FDP), Alex Würzer (EVP)

am: 11. November 2024

Anzahl Unterstützende: 40

Geschäftsnummer: 2024.93

Antrag

Der Stadtrat wird aufgefordert, sich gegenüber der SBB sowie dem BAV in Bezug auf den HB Ausbauschnitt 2045+ folgendermassen einzusetzen:

(a) Die Best-Varianten gemäss Testplanung von 2021 sollen so überarbeitet werden, dass die Beeinträchtigung von Rudolfstrasse und/oder Aufnahmegebäude minimiert wird. Die Unterzeichnenden erachten insbesondere die Verschmälerung der Rudolfstrasse als weder mobilitäts- noch stadtverträglich.

(b) Die Überlegungen zum Kapazitätsgewinn für Passagierströme (Perron-Verbreiterung) sowie Zugläufe (Kopfbahnhof) sollen nachvollziehbarer plausibilisiert werden (rechnerische/grafisch). Die kommunale Master-Planung HB soll auf mögliche Änderungen im Gleisfeld abgestimmt werden.

Begründung

Aus der Testplanung Gleisraum zwischen der Stadt und der SBB (2021) werden zwei «Best-Varianten» weiterverfolgt (Nr. 211 und Nr. 451). Diese sehen aufgrund breiterer Perrons entweder eine massive Verschmälerung der Rudolfstrasse und/oder einen starken Eingriff ins Aufnahmegebäude vor. Zusätzlich ist neu ein Kopfbahnhof (2 bis 3 Gleise) im Raum Salzhaus geplant.

Eine unabhängige Leistungsanalyse (Anzahl Zugläufe) zeigt für den HB jedoch ein Optimierungspotential von rund 50% gegenüber dem Stand 2035¹, und dies ohne ein einziges, zusätzliches Gleis. Es müssten lediglich Anpassungen bei den historischen Gleis- und Weichenführungen vorgenommen werden.

Die Verbreiterung des bestehenden Gleisfeldes ist auf die neue Normbreite für Perrons von 10.5m zurückzuführen. Diese Vorgaben des BAV werden jedoch national nicht einheitlich umgesetzt, was Spielraum für Optimierungen bietet. Dadurch könnten Eingriffe im Bereich Rudolfstrasse und Aufnahmegebäude erheblich reduziert werden.

Kapazitätsverbesserungen für Passagierströme könnten auch über zusätzliche Zugänge, insbesondere Richtung Süden (Lokstadt) erzielt werden.

Der Postulatsbericht soll die erforderlichen Instrumente und Massnahmen zur Erreichung der oben genannten Ziele darlegen.

¹ 54 Züge/h (Stand 2035, Testplanungsbericht 2021, S.19), 2x42 = 84 Züge/h (Optimierungsanalyse, S.5, beiliegend)

Vorstoss-Rückseite Nr. 2024.93

eingesehen:	Unterstützende (X):	eingesehen:	Unterstützende (X):
✓	S. Gfeller (SP)	✓	Ph. Angele (SVP)
✓	Th. Gschwind (SP)	✓	J. Ehrbar (SVP)
✓	M. Gnesa (SP)	✓	G. Gisler-Burri (SVP)
✓	K. Hager (SP)	✓	M. Graf (SVP)
✓	B. Helbling-Wehrli (SP)	✓	M. Gross (SVP)
✓	L. Jacot-Descombes (SP)	✓	St. Gubler (SVP)
✓	R. Keller (SP)	✓	Ch. Hartmann (SVP)
✓	F. Künzler (SP)	✓	M. Wäckerlin (SVP)
✓	L. Merz (SP)	✓	P.A. Werner (SVP)
✓	M. Sorgo (SP)		
✓	O. Staub (SP)	✓	J. Fehr (FDP)
✓	M. Steiner (SP)	✓	F. Helg (FDP)
--	G. Stritt (SP)	✓	R. Heuberger (FDP)
✓	Ph. Weber (SP)	✓	Ch. Maier (FDP)
✓	B. Zäch (SP)	✓	C. Mancuso Cabello (FDP)
		✓	R. Perroulaz (FDP)
✓	A. Büeler (Grüne)	✓	G. Porlezza (FDP)
✓	R. Diener (Grüne)	✓	D. Romay Ogando (FDP)
--	R. Dürr (Grüne)	✓	R. Tobler (FDP)
✓	K. Frei Glowatz (Grüne)		
✓	Ch. Griesser (Grüne)	✓	N. Ernst (GLP)
✓	M. Lischer (Grüne)	✓	J. Guddal (GLP)
✓	J. Praetorius (Grüne)	✓	N. Holderegger (GLP)
✓	M. Zundel (Grüne)	✓	S. Kocher (GLP)
✓	S. Casutt (AL)	✓	M. Nater (GLP)
✓	R. Hugentobler (AL)	--	B. Oeschger (GLP)
		✓	A. Steiner (GLP)
✓	F. Kramer-Schwob (EVP)	✓	L. Studer (GLP)
✓	D. Rohner (EVP)		
✓	D. Roth-Nater (EVP)	✓	A. Geering (Die Mitte)
✓	A. Würzer (EVP)	✓	I. Kuster (Die Mitte)
		✓	K. Vogel (Die Mitte)
		✓	A. Zuraikat (Die Mitte)
		✓	S. Gonçalves (EDU)

Bahnhof Winterthur 2045+

Eine Analyse der bahnseitigen Situation

Andreas Lutz, Winterthur, August 2024
andilutz78@gmail.com

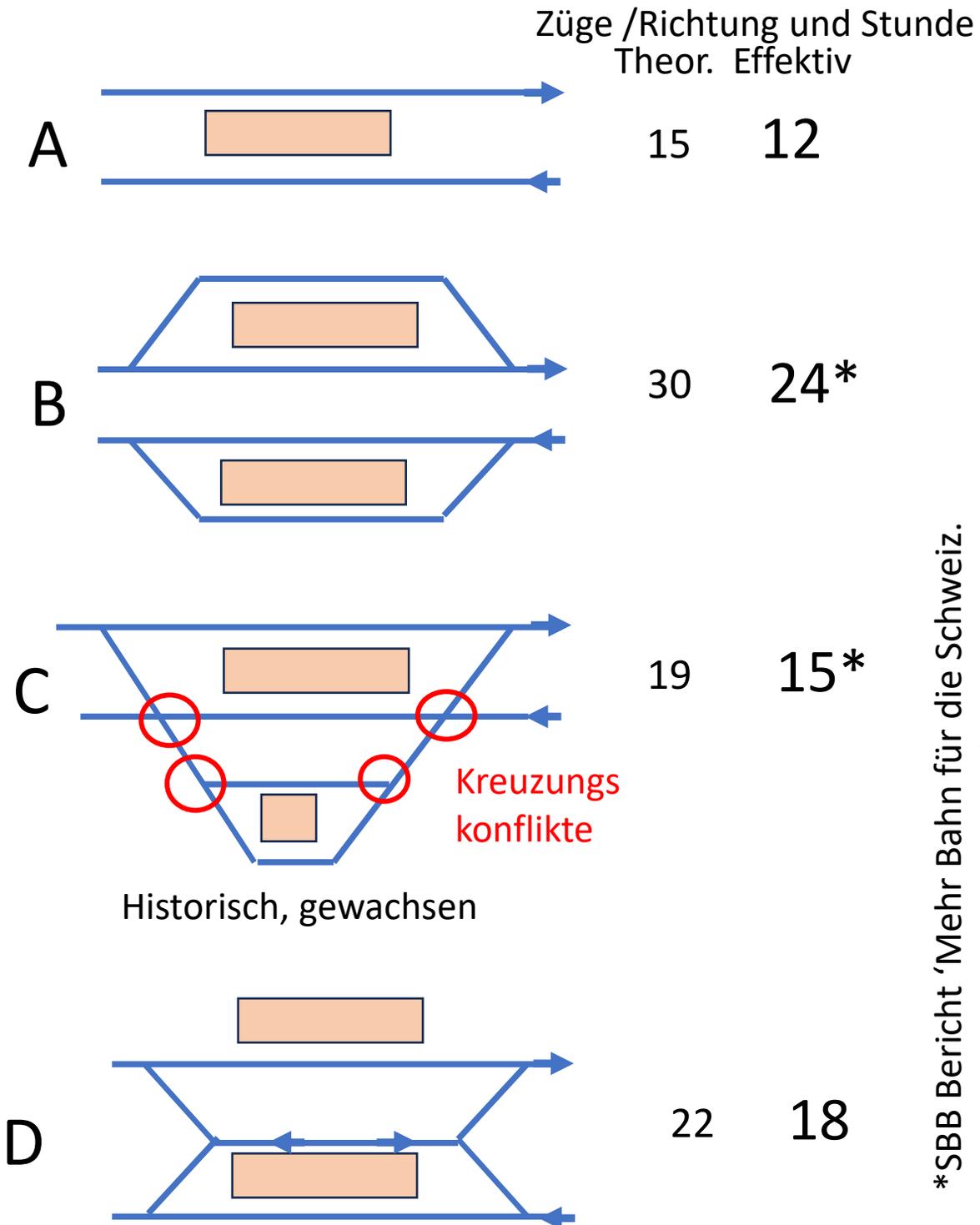
Einleitung

Die SBB machen im Dokument 'Bahnhof Winterthur 2045+' keine Angaben, wieviel der 7 gleisige Bahnhof leisten kann und warum es einen Wendebahnhof braucht.

Mit einer Kapazitätsanalyse kann man die Leistungsfähigkeit einer Bahnanlage ermitteln. Für den Hauptbahnhof Winterthur heisst das, die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs mit derjenigen der angeschlossenen Linien zu vergleichen. Ich habe dazu Angaben aus dem internen SBB Dokument 'Mehr Bahn für die Schweiz, Strategien und Werkzeuge für mehr Kapazität auf dem Bahnnetz' verwendet, ergänzt mit eigenen Ueberlegungen. Das SBB Dokument wurde vom Team NTK Netz und Technologie Konzepte innerhalb der SBB entwickelt. Meine Erkenntnisse habe ich mit einem ehemaligen Mitarbeiter dieses Teams verifiziert. Nachfolgend zeige ich Ihnen die Erkenntnisse.

Was kann der HB Winterthur maximal leisten?

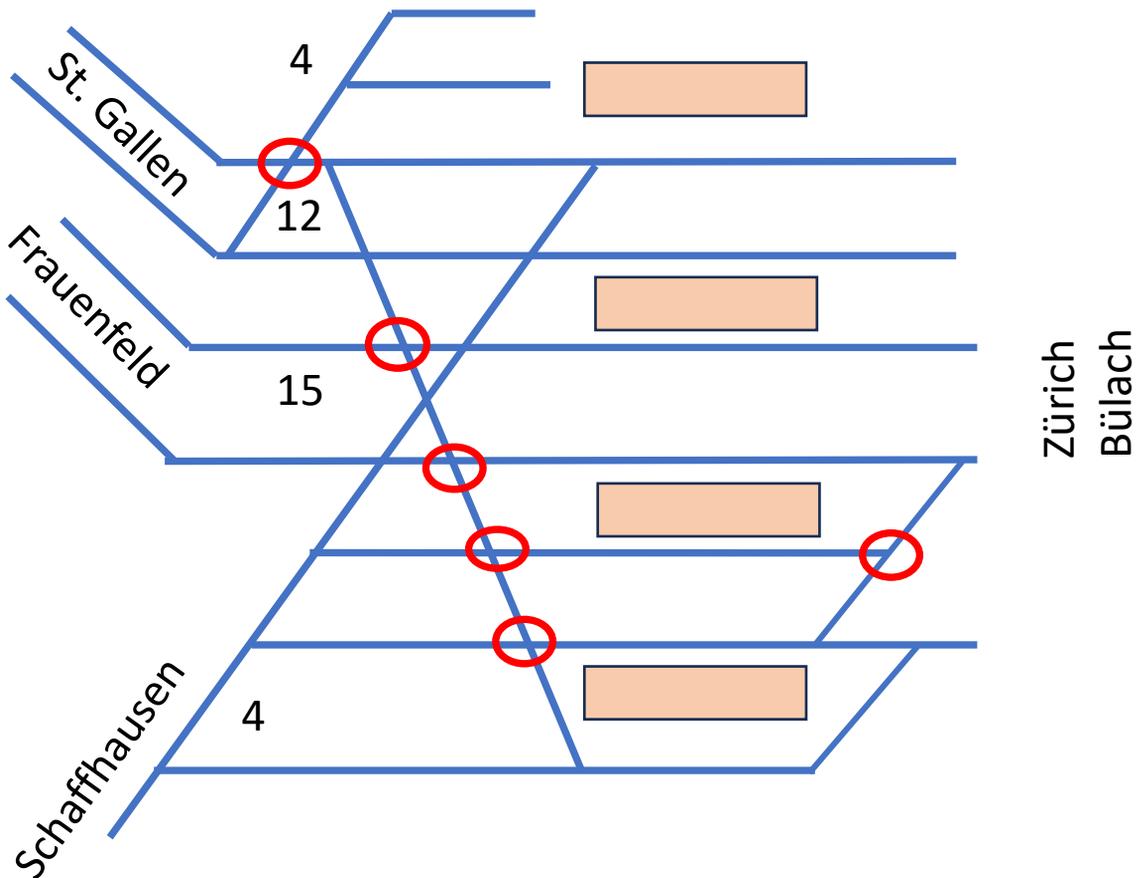
Exkurs: Leistungsfähigkeit Bahnhöfe



*SBB Bericht 'Mehr Bahn für die Schweiz. Strategien und Werkzeuge für mehr Kapazität auf dem Bahnnetz Dez 2023

Winterthur heute bzw. 2035

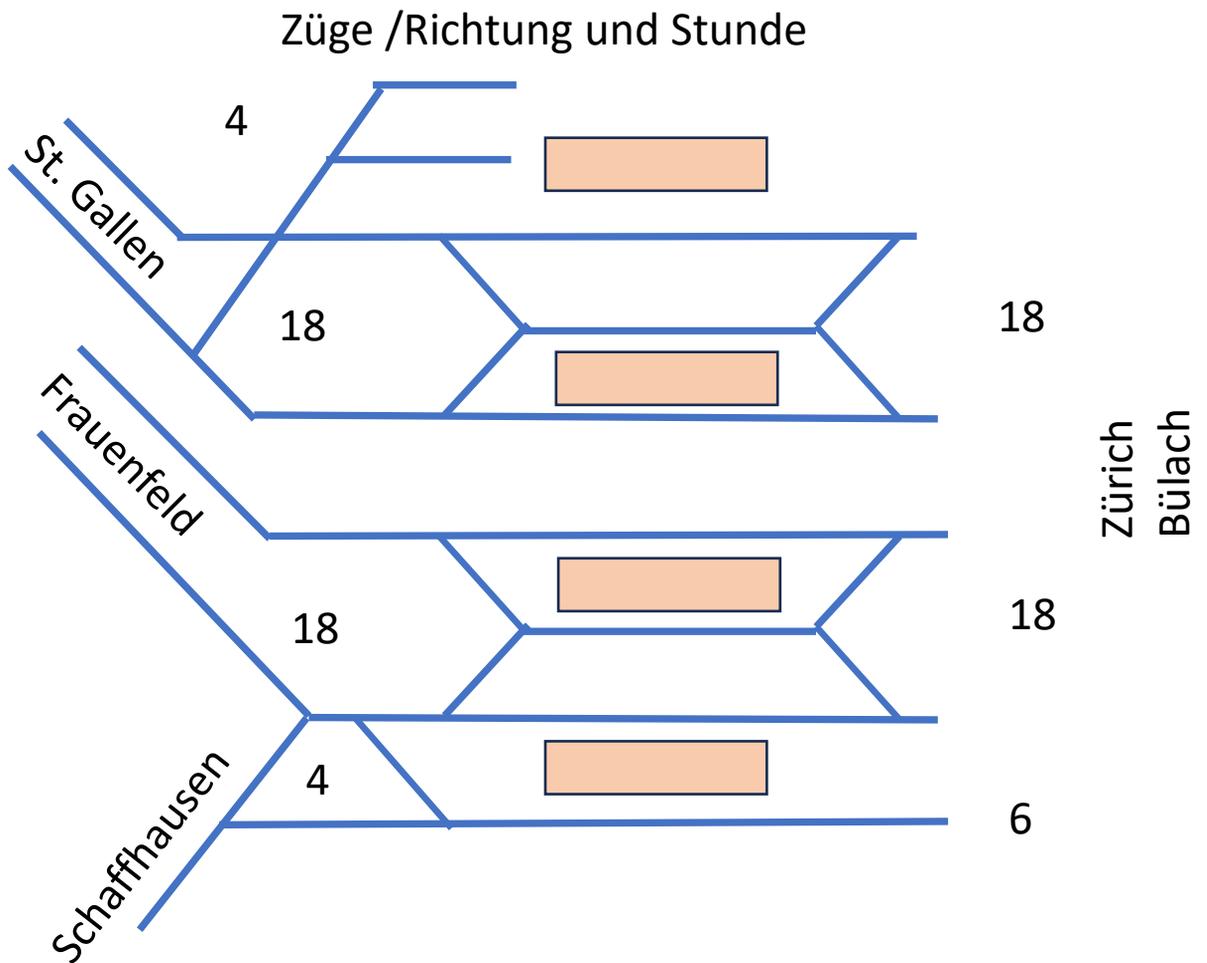
historisch gewachsene Gleistopologie,
mit zahlreichen Kreuzungen



Gleise 7, 8, 9 sind nur über Kreuzungen erreichbar.
Für die St. Gallerlinie stehen nur 2 Durchfahrtsgleise, für die
Frauenfelderline 5 Durchfahrtsgleise zur Verfügung.
Insgesamt liegt die Leistungsfähigkeit bei ca. **35 Zügen**
/Richtung und Stunde

HB Winterthur optimiert, 7 Gleise

HB als Durchgangsbahnhof betrieben, Wendezüge werden sogleich weggestellt analog S8 heute



total ca. 44 Züge/Richtung und Stunde Richtung Nord-/Ostschweiz und 42 Züge Richtung Zürich Bülach

+25% gegenüber heutigem Zustand

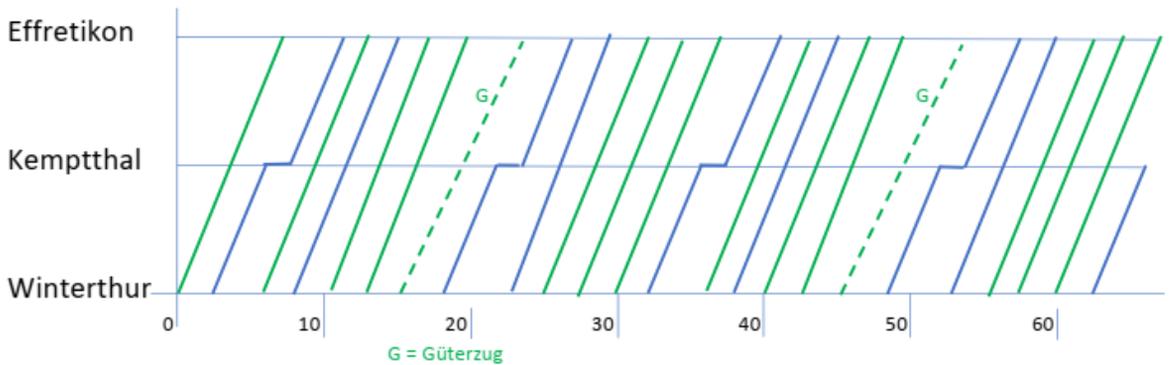
Zum Vergleich: BAV Fahrplan 2035: 22 Züge/Richtung und Stunde

Wie gross ist die Leistungsfähigkeit der Zufahrtsstrecken?

Fahrplan/Leistungsfähigkeit Winterthur - Effretikon

Grundlage BAV Fahrplan 2035

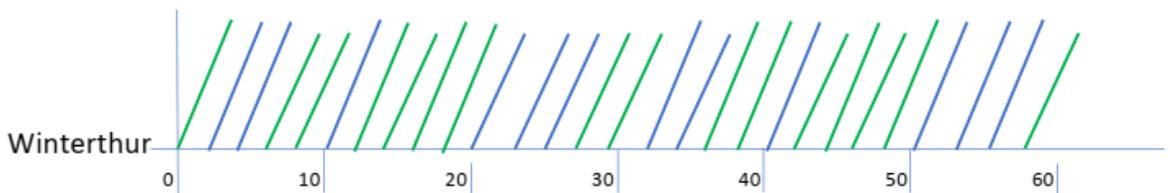
theoretisch maximal mögliche Züge



total theoretisch $8 + 14 = 22$

total effektiv ca. 80% 18 Züge/Richtung und Stunde

Fahrplan/Leistungsfähigkeit Brüttenertunnel



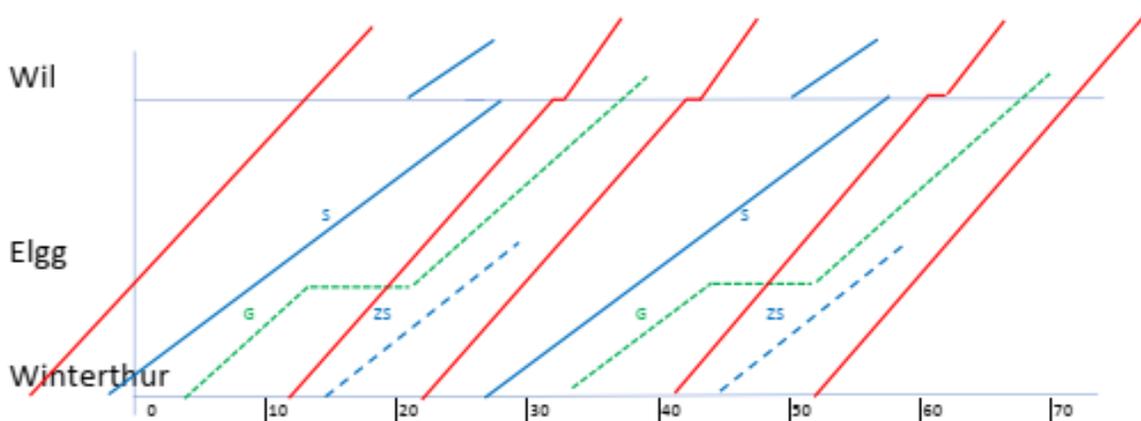
total theoretisch $12 + 16 = 28$

total effektiv ca. 80% = 22 Züge/Richtung und Stunde

23.7.24 Lu

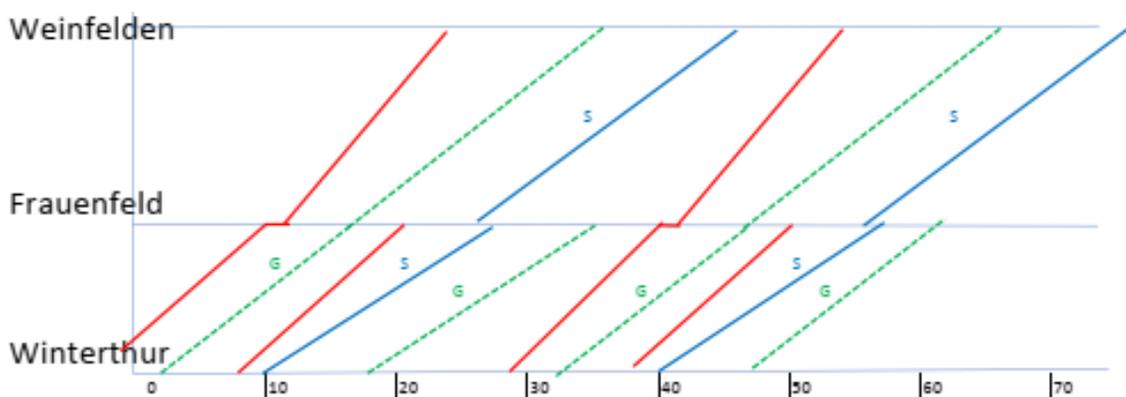
Fahrpläne/Leistungsfähigkeit Zufahrtsstrecken Winterthur - Wil und Winterthur - Weinfelden

Grundlage BAV Fahrplan 2035 (S Bahn und Schnellzüge)



gemäss BAV 6 Züge plus 2 Güterzüge (G) + 2 zusätzliche SBahnzüge (ZS) bis Elgg
> total 10 Züge /Richtung und Stunde

**Mit zusätzlichem Ueberholgleis bis Bahnhof Elgg
max. 12 Züge/Richtung und Stunde**



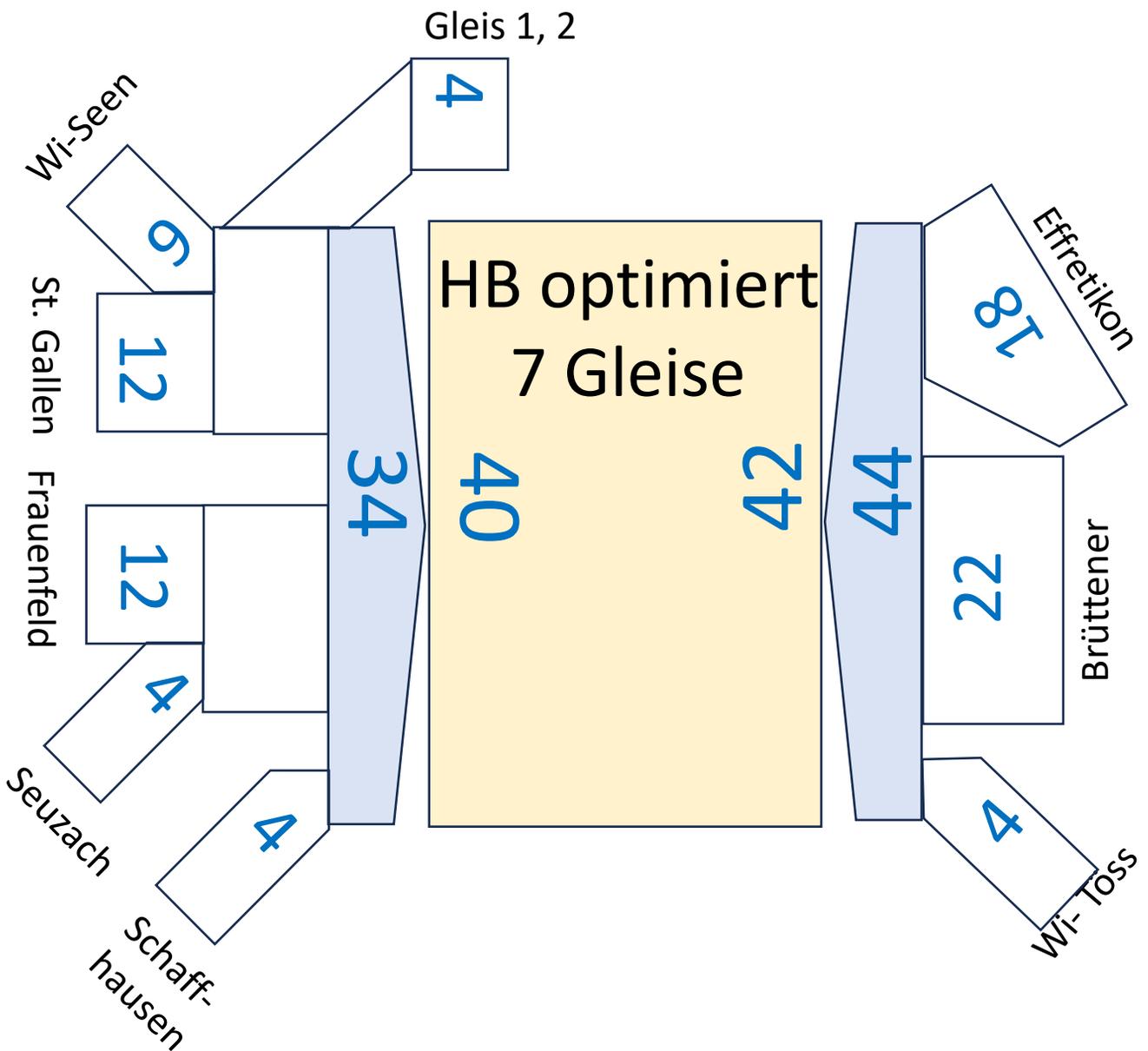
gemäss BAV 6 Züge plus 4 Güter/Postzüge
> total 10 Züge /Richtung und Stunde

**Mit verlängertem Ueberholgleis in Frauenfeld
max. 12 Züge/Richtung und Stunde**

22.7.24 Lu

HB Winterthur optimiert, 7 Gleise Bilanz

Leistungsfähigkeit Züge / Stunde und Richtung der Zufahrtstrecken und des HB Winterthur optimiert



Ergebnis

- 1) Richtung Nord- und Ostschweiz hat der 'HB Winterthur optimiert' noch Leistungsreserven gegenüber den Zufahrtsstrecken.
- 2) Aus Richtung Zürich/Bülach kann der 'HB Winterthur optimiert' praktisch den ganzen möglichen Verkehr aufnehmen. Die Leistungsfähigkeit beträgt 96% der Zufahrtsstrecken.

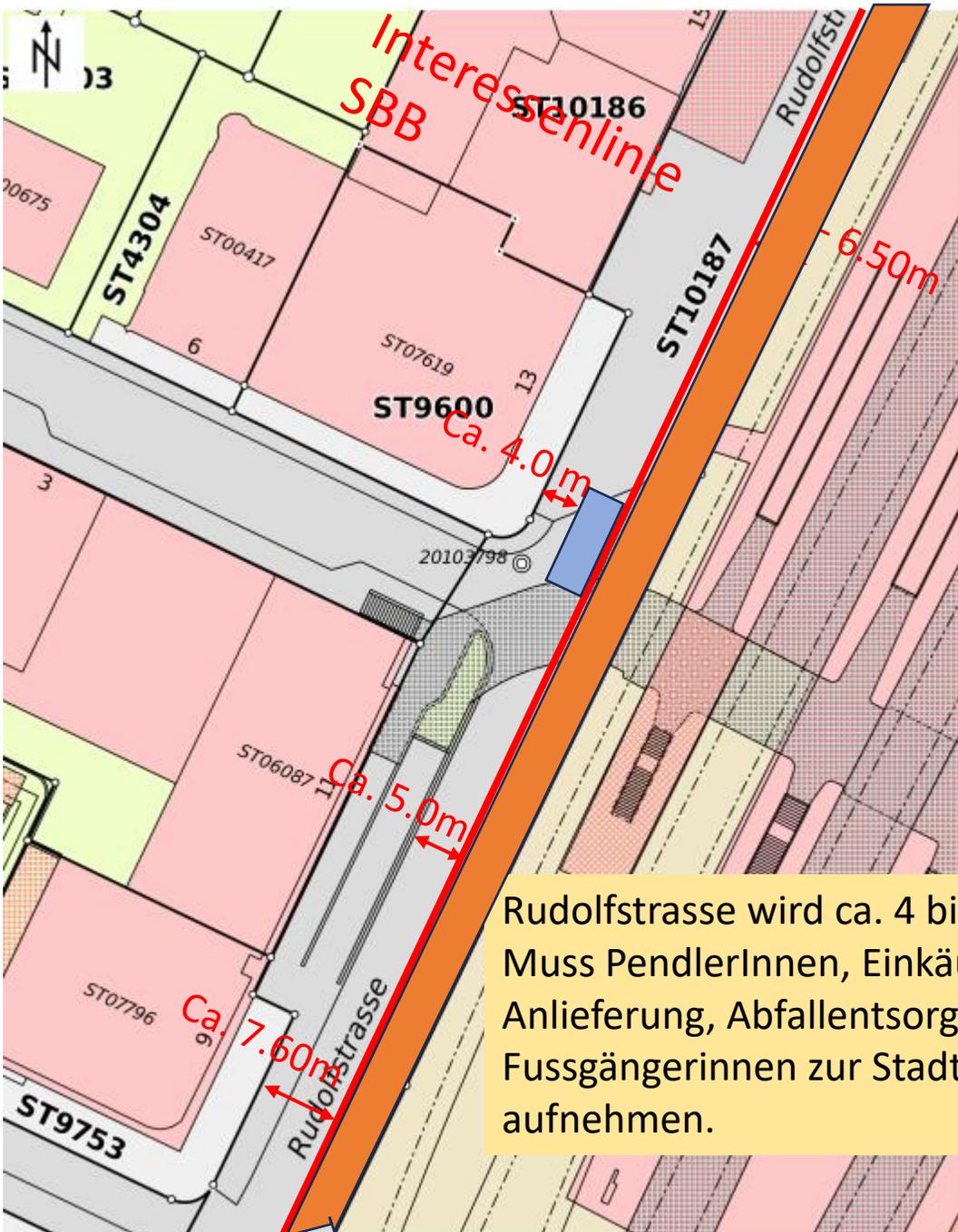
> Der 'HB Winterthur optimiert' mit 7 Gleisen kann bis in eine sehr ferne Zukunft sämtlichen Verkehr bewältigen.

> Ein Wendebahnhof ist nicht erforderlich.

Von den SBB ist eine nachvollziehbare Gesamtbetrachtung des HB Winterthur samt Optimierungsmöglichkeiten und ein Bedarfsnachweis für einen nach ihrer Meinung erforderlichen Wendebahnhof zu verlangen.

Platzbedarf für HB mit 7 Gleisen

offizielle Variante 211



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 09.09.2024 17:50:00

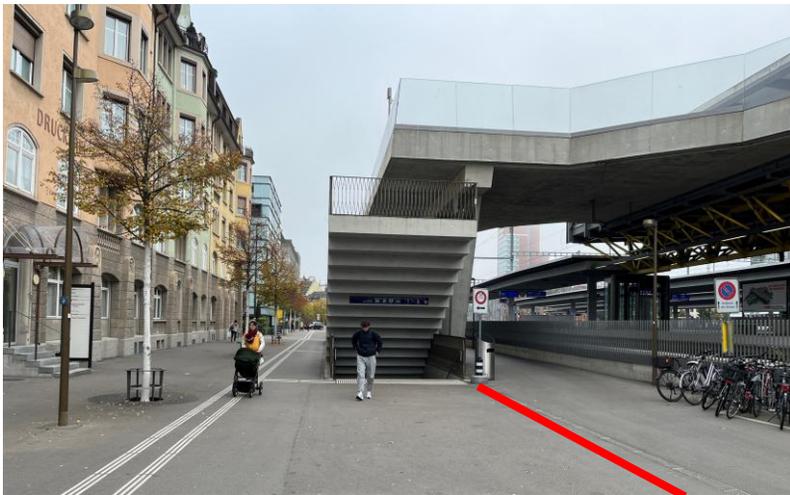
Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden.

Massstab 1:500

0 5 10 15m

Zentrum: 2696732.93 / 1261822.0

Rudolfstrasse Variante 211



Die
Interssenlinie
der SBB greift
weit in die
Rudolfstrasse
ein.

Zusätzlich be-
anspruchen
die SBB die
Rudolfstrasse
mit Treppen,
Rampen,
Liften. Die
Rudolfstrasse
wird mit
Einbauten
verstellt, die
eigentlich auf
das SBB Areal
gehören.

7 gleisiger 'HB Winterthur optimiert' Konzept

Ziele

stadtverträglich

gute Zugänglichkeit

bequeme Perrons

Stadtverträglich:

- keine Inanspruchnahme der Rudolfstrasse durch Gleisanlagen.

Die Rudolfstrasse ist eine wichtige städtebauliche Achse, ein wichtiger Zugang zum Hauptbahnhof und eine Veloroute

Eine Ausweitung in die Rudolfstrasse ist aus Winterthurer Sicht ein NoGo.

- geringe bis keine Beeinträchtigung des Bahnhofsgebäudes

gute Zugänglichkeit:

- breitere PU Süd
- bessere Buserschliessung PU Nord

bequeme Perrons:

- genügende, nicht maximale Perronbreiten

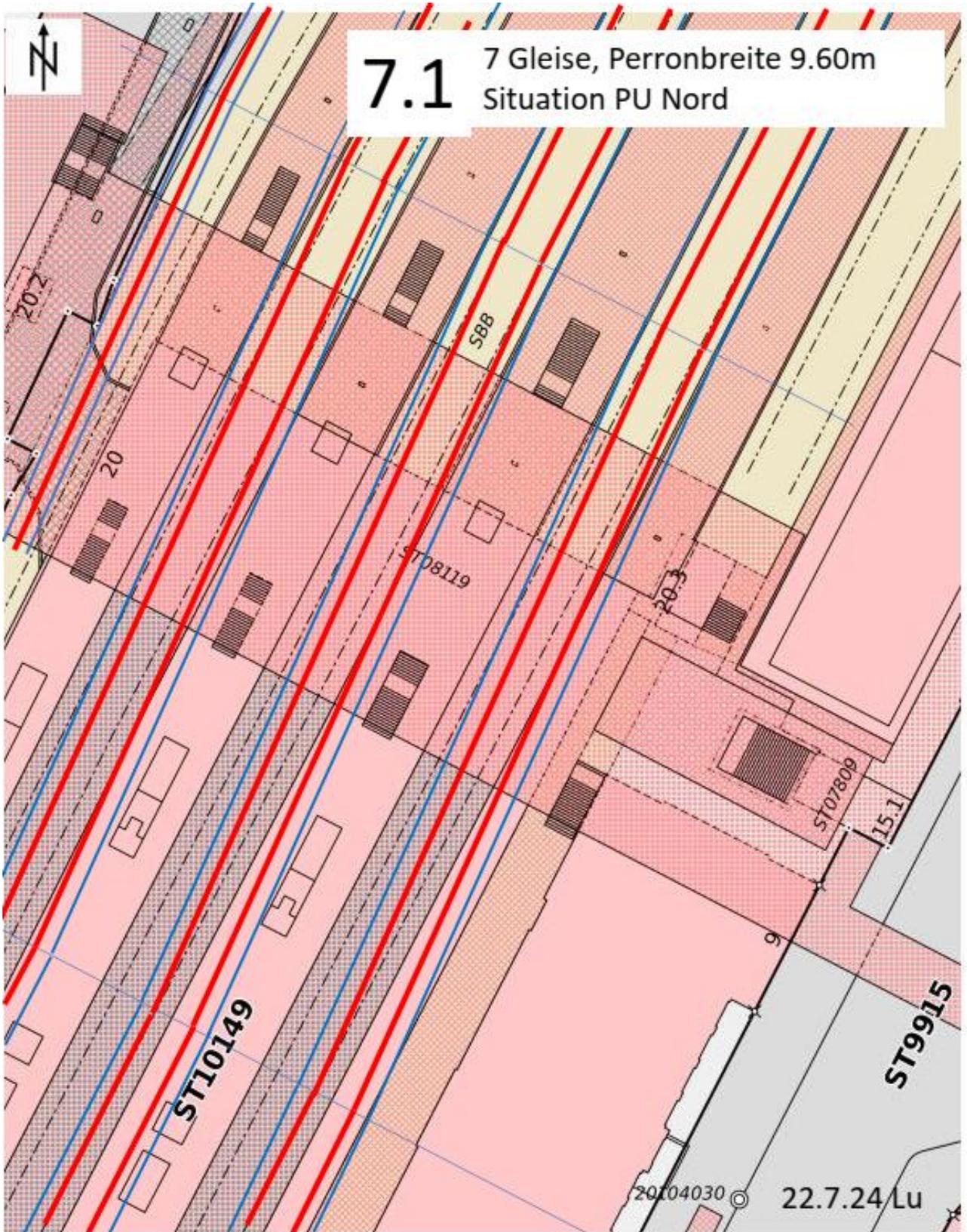


7.1 7 Gleise, Perronbreite 9.60 m

© GIS-ZH, Kanton Zürich, 02.06.2024 21:07:18

Diese Karte stellt einen Zusammenschau von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Darf nicht für Bauangaben verwendet werden. Katasterpläne Amtliche Vermessung können beim örtlichen Nachführungs-Geometer bezogen werden.

Masstab 1:500
 0 5 10 15m
 Zentrum: [2696793.51,1261843.65]

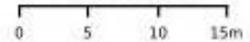


7.1 7 Gleise, Perronbreite 9.60m
Situation PU Nord

© GIS-ZH, Kanton Zürich, 02.06.2024 21:22:34

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Darf nicht für Baueingaben verwendet werden. Katasterpläne Amtliche Vermessung können beim örtlichen Nachführungs-Geometer bezogen werden.

Massstab 1:500



Zentrum: [2696846.17,1261922.64]

Fazit und Beurteilung

Ein HB mit 7 Gleisen und einer Perronbreite von 9.60 m berührt die Rudolfstrasse nicht oder nur marginal und berührt ebensowenig das Bahnhofsgebäude.

Ein solch kompakter Bahnhof bietet für die Kunden und Pendler eine optimale, übersichtliche und bequeme Situation.

Wie bereits gezeigt kann der 7 gleisige 'HB Winterthur optimiert' bis in eine sehr ferne Zukunft sämtliche denkbaren Zugsfrequenzen aufnehmen.

Voraussetzung ist, dass er als Durchgangsbahnhof betrieben wird und allfällige Wendezüge sofort weggestellt werden.

Knackpunkt:

Die Perronbreite von 9,60 m entspricht dem heutigen Perron 4/5. Diese Breite wird vom BAV für den Bestand akzeptiert, für neue Perrons werden aber 10.50 m verlangt.

Allerdings: der Bahnhof Oerlikon mit ähnlichen Zug- und Passagierzahlen wie Winterthur weist Perronbreiten von 7.50 bis 8.60 m auf!