

3661

KR-Nr. 340/1994

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum Postulat KR-Nr. 340/1994
betreffend die verbesserte Kapazität und Attraktivität
des SBB-Knotens Winterthur**

(vom 29. Juli 1998)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 28. August 1995 folgendes von Willy Germann, Winterthur, und Mitunterzeichnenden eingereichte Postulat zur Prüfung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit den SBB und der Stadt Winterthur ein Gesamtkonzept einschliesslich entsprechender Vorlagen auszuarbeiten zur Kapazitätserhöhung und Attraktivitätssteigerung des SBB-Knotens Winterthur.

Der Regierungsrat erstattet hiezu folgenden Bericht:

Der Bahnhof Winterthur ist als Verzweigungspunkt der von Zürich Richtung Ostschweiz führenden Hauptlinien und als Anschlussstelle zahlreicher Regionallinien ein bedeutender Knoten im Netz der SBB. Durch seine zentrale Lage innerhalb der Stadt Winterthur ist er ausserdem auch für den innerstädtischen Verkehr und dessen Verknüpfung von grosser Bedeutung. Die angrenzende dichte Bebauung und die unmittelbare Nachbarschaft zum Stadtkern führen dazu, dass einerseits die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten beschränkt sind und andererseits auch städtebaulichen Belangen ein hoher Stellenwert zukommen muss. Künftige Entwicklungen bei der Bahn und in der Stadt müssen darum frühzeitig erkannt und aufeinander abgestimmt werden.

Die SBB haben 1992 eine Überarbeitung ihres aus dem Jahre 1978 stammenden Rahmenplans für den Knoten Winterthur in Auftrag gegeben, nachdem in der Zwischenzeit das Konzept der neuen Haupttransversalen (NHT) durch Bahn 2000 abgelöst, der Taktfahrplan 1982 eingeführt, die Zürcher S-Bahn in Betrieb genommen und deren zwei Teilergänzungen beschlossen worden waren. Der Rahmenplan soll ein Konzept für den stufenweisen Ausbau der Bahnanlagen im Raum Winterthur im Hinblick auf die geplanten oder absehbaren Angebotskonzepte aufzeigen, die Sicherstellung eines genügenden Handlungs-

spielraums für die langfristige Entwicklung gewährleisten und die Interessengrenzen der SBB gegenüber der Stadt und Dritten festlegen. Zur Koordination der Interessen von SBB und Stadt Winterthur wurde 1996 eine Behördendelegation Stadtentwicklung Winterthur unter Leitung des Stadtrates geschaffen, in welcher mit den Leitern des Amtes für Raumplanung und des Zürcher Verkehrsverbundes auch der Kanton Zürich vertreten war.

Der Rahmenplan der SBB

Der Rahmenplan der SBB ist abgeschlossen. Als Planungsgrundlage dienten die bekannten Angebotskonzepte von Bahn 2000 Endausbau und S-Bahn mit 2. Teilergänzung. Dabei enthält das Angebot im Personenfernverkehr gegenüber der 1. Etappe von Bahn 2000 eine Erhöhung der Zugzahl von 108 auf 180 Züge pro Tag, indem ein stündlicher Schnellzug Zürich–Konstanz und die stündliche Belegung des für den EC Zürich–München vorgesehenen Trassees berücksichtigt wurden. Als weitere längerfristig denkbare Angebotsentwicklungen wurden folgende zusätzliche Leistungen in die Überlegungen einbezogen: Stuttgart–Tessin und Vorarlberg–Zürich via Flughafen, Verlängerung von S-Bahn-Linien über Winterthur hinaus, 15 Minuten-Takt der S12 und Verlängerung der S2 bis Winterthur. Dabei bezogen sich diese Überlegungen allein auf die Kapazitäts- und Konfliktsituationen im Bahnhof Winterthur. Ob solche zusätzlichen Angebote tatsächlich eingeführt werden, hängt einerseits von deren wirtschaftlicher Beurteilung und andererseits von Streckenkapazitäten ausserhalb des engeren Knotens Winterthur ab. So hat die Überprüfung gezeigt, dass bereits im Zeithorizont Bahn 2000 Endausbau (etwa 2020) die Kapazität der Strecke Zürich Flughafen–Winterthur auf allen Abschnitten überschritten wird, was im täglichen Betrieb zu einer ungenügenden Betriebsqualität und zu einem hohen Zusatzaufwand beim Streckenunterhalt führen würde. Auch mit einer durchgehenden Dreispur Effretikon–Winterthur wäre die Leistungsfähigkeit noch ungenügend. Der Rahmenplan sieht darum im Korridor Flughafen–Winterthur eine zweite Doppelspur vor, ohne dass deren Linienführung durch die Anlagen im Knoten Winterthur präjudiziert würde.

Kernstück der künftigen Bahnhofanlage Winterthur ist eine durchgehend vierspurige Verbindung von der Tössbrücke im Süden bis zur Verzweigung der Linien nach Wil und Frauenfeld im Osten. Diese vier Verbindungen bedienen die langen Perronkanten 3–6, sind flexibel benutzbar und können mit hohen Geschwindigkeiten befahren werden. Die kürzeren Gleise 7–9 und das Gleis 2 haben dem Regional- und S-

Bahn-Verkehr zu dienen. Ihre Kapazität kann dadurch deutlich gesteigert werden, dass die Züge nicht mehr mit langen Belegungszeiten am Perron, sondern in nahen Abstellgleisen gewendet werden. Als Option sieht der Rahmenplan die Möglichkeit von zwei Kopfgleisen südlich des Aufnahmegebäudes vor, welche den von Zürich her in Winterthur endenden S-Bahn-Linien dienen würden. Sollte sich längerfristig eine Verlängerung der Gleise 7–9 aufdrängen, wäre dies Richtung Süden möglich, allerdings mit einem sehr aufwendigen Umbau der Unterführung Zürcherstrasse und des Weichenkopfs in diesem Bereich. Auf der Ostseite sind hingegen neben der flexibleren Benützung der Streckengleise und einer Anpassung der Abstellanlagen keine wesentlichen Massnahmen eingeplant. Als Option ist in der Planung der Anschluss eines doppelspurigen Wolfensbergtunnels berücksichtigt, wie er im kantonalen Richtplan für die längerfristige Leistungssteigerung auf der Schaffhauser Linie enthalten ist. Das gleiche Tunnelportal könnte auch für eine spätere Schnellbahn-Linie Richtung Osten verwendet werden.

Die nächsten Schritte

Kurzfristig werden jene Massnahmen verwirklicht, welche nötig sind, um die erste Etappe von Bahn 2000 umsetzen zu können. Dabei handelt es sich um das 3. Streckengleis ab Tössbrücke bis zu den Perronanlagen, um zusätzliche schnelle Weichenverbindungen, welche mit Streckengeschwindigkeit befahren werden können und damit die bessere Ausnützung der anschliessenden Streckenkapazität erlauben, und um einen Teil der zusätzlichen Weichenverbindungen auf der Ostseite des Bahnhofs. Mit diesen Massnahmen lassen sich die heutigen Behinderungen zwischen den verschiedenen Zugsarten einschränken und damit die Verspätungsanfälligkeit vermindern. Dies erlaubt, auch die Intercity-Züge zwischen Winterthur und Zürich in einem reinen Halbstundentakt zu führen und damit das Angebot von und nach St. Gallen weiter zu verbessern. Die Schnellzüge der Thurtallinie werden die S12 nicht mehr behindern und können bei Bedarf durch zusätzliche Schnellzüge von und nach Konstanz ergänzt werden. Die Verbindungen Zürich–München sind zweistündlich in einer schnellen Fahrlage eingeplant.

Für das S-Bahn-Angebot sind vorläufig keine Konzeptänderungen vorgesehen. Dieses wurde 1990 so ausgestaltet, dass es mit den im Bahnhof Winterthur bestehenden Gleisanlagen betrieben werden kann. Dabei sind die Fahrpläne der nach Winterthur führenden Linien weitgehend auf die Anschlüsse an die Schnellzüge ausgerichtet. Da

sich die Schnellzugsankünfte und -abfahrten nicht auf wenige Minuten konzentrieren, sondern sich heute und auch in der 1. Etappe von Bahn 2000 über eine Zeitspanne von fast 20 Minuten verteilen, ergeben sich für die Anschlusszüge aus verschiedenen Regionen lange Stillstandszeiten. Betrieblich wäre es denkbar, diese Züge auf eine andere Linie weiterzuführen, wegen fehlender Anschlüsse allerdings ohne grossen Kundennutzen. Der Bedarf an Perrongleisen würde dabei tendenziell eher ab- als zunehmen. Dies gilt auch für eine Verlängerung der S-Bahn-Linien S7 und S8 bis Elgg oder Hettlingen. Solche Verlängerungen würden auch den Einsatz von zusätzlichem Rollmaterial notwendig machen, dessen Kosten in keinem Verhältnis zu den erwarteten Mehrerträgen wären. Für die Verknüpfung bestehender Regionallinien besteht darum nur ein kleiner Spielraum, wenn die Schnellzugsanschlüsse nicht gefährdet werden sollen. Am ehesten bietet sich ein durchgehender Zuglauf von der S41 (Bülach–Winterthur) auf die ab 1999 neu gestaltete S26 (Tösstal) an, wobei allerdings das gesamte Gleisfeld des Bahnhofs zu überqueren wäre. Die betriebliche Machbarkeit dieser Verknüpfung, aus der sich eine umsteigefreie innerstädtische Bahnverbindung von Seen nach Töss ergäbe, wird gegenwärtig von den SBB geprüft. Das dichte Busnetz der Winterthurer Verkehrsbetriebe und die Tatsache, dass sich das Fahrgastaufkommen in Winterthur in den letzten Jahren nicht besonders entwickelt hat, führen dazu, dass in naher Zukunft ein wesentlicher Angebotsausbau bei der S-Bahn im Nahbereich von Winterthur nicht wirtschaftlich betrieben werden könnte.

Handlungsbedarf

In bezug auf die Bahnanlagen haben die SBB die langfristigen Bedürfnisse und den daraus abgeleiteten Flächenbedarf geklärt. Die Bauarbeiten für die Verwirklichung der 1. Etappe von Bahn 2000 sind eingeleitet und werden bis 2001 abgeschlossen sein. Als nächste Schritte im Hinblick auf den Endausbau von Bahn 2000 planen die SBB eine Modernisierung der Publikumsanlagen, eine Optimierung der Signalisierung zur weiteren Reduktion der Zugfolgezeiten und einen Vollausbau der neuen Gleisverbindungen in der östlichen Bahnhofzufahrt. Mit diesen Elementen kann die Betriebsabwicklung innert kurzer Frist nochmals flexibler und leistungsfähiger gestaltet werden. Die eigentlichen Engpässe für einen weiteren Leistungsausbau liegen dann aber nicht mehr im Knoten Winterthur, sondern auf den Zufahrtsstrecken, insbesondere zwischen Flughafen und Winterthur.

Ausserhalb des Gleisfeldes steht die Erneuerung des Aufnahmegebäudes vor dem Abschluss. Für das westlich angrenzende Gebiet liegt ein Gestaltungsplan für eine Neuüberbauung mit Ladenflächen und anderen Nutzungen vor, mit deren Realisierung im Frühjahr 1999 begonnen werden soll. Vom Stadtrat Winterthur wird die Gestaltung des Bahnhofplatzes mit neuen Verkehrsführungen für Fussgänger, Busse und Individualverkehr intensiv bearbeitet, doch konnte hier die endgültige Lösung noch nicht beschlossen werden. Die Koordination mit den interessierten Stellen und den politischen Gremien der Stadt ist dabei sichergestellt. Da in absehbarer Zukunft kein Ausbau des S-Bahn-Angebots vorgesehen ist, der zusätzliche Investitionen im Knoten Winterthur erfordern würde, und für die zweite Etappe von Bahn 2000 eine Spezialfinanzierung des Bundes vorgesehen ist, besteht keine Veranlassung zur Ausarbeitung einer kantonalen Kreditvorlage für die Kapazitätserhöhung des SBB-Knotens Winterthur.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 340/1994 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber i.V.:
Honegger	Hirschi