

MOTION von Willy Germann (CVP, Winterthur) und Mitunterzeichnende
betreffend Verbesserte Kapazität und Attraktivität des SBB-Knotens Winterthur

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.

Willy Germann

Kurt Schreiber
Felix Müller
Helen Kunz

Begründung:

Der Hauptbahnhof Winterthur gilt neben der Strecke Effretikon-Winterthur als eigentliches SBB-Nadelöhr im Raume Ostschweiz. Zudem gilt der Winterthur HB immer noch als wenig kundenfreundlich (enge Unterführungen, schlechte Verknüpfung mit Feinverteilern Bus und Velo, wenig Ladenfläche, chaotische Verhältnisse beim Velo-Parkraum).

Ohne Kapazitätsverbesserung des Knotens Winterthur werden sowohl der Ausbau des S-Bahnverkehrs als auch die erwünschte Steigerung des nationalen und internationalen Schienenverkehrs für Personen und Güter in die Ost- und Nordschweiz und insbesondere in die Wirtschaftsräume Baden-Württemberg, Bayern und Österreich blockiert.

Selbst nach den Ausführungen des Regierungsrates (Postulat Renz/Hirt) droht eine "Isolierung des schweizerischen Eisenbahnverkehrs, wenn die notwendigen Massnahmen nicht bald eingeleitet werden." Der SBB-Knoten Winterthur ist leistungsbestimmend, dessen Ausbau also vordringlich.

Jetzt beginnen die Umbauarbeiten für das Aufnahmegebäude mit Kosten von über 40 Mio. Franken! Die erwähnten Probleme werden durch diese Investition nicht gelöst, sondern eher noch verschärft.

Schon frühere Grossinvestitionen im HB Winterthur (darunter das Parkhaus über den Gleisen) konnten die erwähnten Kapazitäts- und Kundenprobleme nicht lösen. Der Grund dafür lag darin, dass diese Investitionen scheinweise und zusammenhangslos getätigt wurden. Eine Gesamtschau fehlte bei den SBB und fehlt offenbar immer noch.

Solange bei SBB, Kanton und Stadt Winterthur die Angst um die jeweilige Finanzierung das Planungsgeschehen dominiert, könnte der Zug in Winterthur und im Wirtschaftsraum Zürich-Winterthur endgültig verpasst werden. Im Wettbewerb zwischen Flugverkehr (5. Bauetappe), Strassenverkehr (N4 von Schaffhausen her) und Schienenverkehr könnte letzterer nicht mehr bestehen.

Der Kanton sollte deshalb als Bindeglied zwischen Stadt und SBB vermehrt Verantwortung zugunsten übergeordneter, langfristiger verkehrs- und wirtschaftspolitischer Interessen wahrnehmen, bevor im Kanton weitere Verkehrsbauten erstellt werden.

Insbesondere sind in Zusammenarbeit mit der Stadt Winterthur und den SBB folgende Möglichkeiten zu prüfen:

1. Angebotsorientierte Kapazitätserhöhung des Knotens Winterthur
 - für den weiteren Ausbau der S-Bahn
 - den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz Stuttgart-Ulm und München-Wien (gemäss Planfall 2, RR 3410)
 - die Aufwertung der Linie Winterthur-Schaffhausen als Bestandteil der Bahn 2000 mit stündlichen Schnellzügen
 - Schnellzüge Konstanz-Winterthur
2. S7 und S8 (allenfalls später S2) als Durchmesserlinien. Mögliche neue Wendeorte zur Entlastung des strassengebundenen öffentlichen Lokal- und Regionalverkehrs (Hettlingen, Elgg, Oberwinterthur?)
Oder als schlechtere Alternative: Zusätzliche Stumpengeleise Richtung Zürich.
3. Verknüpfung von je zwei Regionallinien (S41 und S33/S29?)
4. Gleichzeitig: Schaffung von mehr Warteflächen für Bahnkunden (z.B. durch Erweiterung einer der Unterführungen u.a. mit Shops)
5. Attraktivitätssteigerung des S-Bahn-Verkehrs durch bessere Umsteigebeziehung zum Zubringer und Feinverteiler Bus
6. Verbesserungen für den Zubringer und Feinverteiler Velo (u.a. zusätzlicher Parkraum)
7. Finanzierung: In Absprache mit den Ostschweizer Kantonen neue Prioritätensetzung oder Etappierung bei den Grossvorhaben Alptransit und Bahn 2000 , so u.a. durch den Verzicht auf die "unnötigen" Littli- und Hirzeltunnel; dafür Umlagerung der Gelder auf den leistungsbestimmenden Knoten Winterthur und die Strecke Zürich-Winterthur zugunsten der ganzen Ostschweiz
8. Bahnorientierte Nutzung durch Dritte auf dem ehemaligen Rangierbahnhof Winterthur.

Not tun ohnehin vermehrte Transparenz bei den Planungen der SBB, eine koordinierte Etappierung von Neat und Bahn 2000 sowie eine intensive Zusammenarbeit der Ostschweizer Kantone vor allem im Hinblick auf das vom Ständerat geforderte neue Angebotskonzept für die Bahn 2000.