

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Schliessung Bahnhof Reutlingen, eingereicht von Gemeinderätin L. Banholzer (EVP), Gemeinderätin Y. Gruber (BDP), Gemeinderat R. Diener (Grüne), Gemeinderätin K. Cometta-Müller (GLP), Gemeinderat Th. Leemann (FDP) und Gemeinderätin R. Keller (SP)

Am 23. März 2015 reichten Gemeinderätin Lilian Banholzer und Gemeinderätin Yvonne Gruber namens der EVP/BDP-Fraktion, Gemeinderat Reto Diener namens der Grüne/AL-Fraktion, Gemeinderätin Katrin Cometta-Müller namens der GLP/PP-Fraktion, Gemeinderat Thomas Leemann namens der FDP-Fraktion und Gemeinderätin Regula Keller namens der SP-Fraktion mit 37 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Ausgangslage:

Der Ortsteil Reutlingen (Oberwinterthur) ist mit ca. 420 Einwohnern eine grosse Aussenwacht in der nördlichen Peripherie von Winterthur. Der Bahnhof Reutlingen ist ein wichtiger Zubringer für die Bewohner von Reutlingen, Stadel und Umgebung und stellt die einzige Verbindung des öffentlichen Verkehrs sicher.

Die Station gehört offenbar der Stadt Winterthur und nicht der SBB. Die SBB müssen jedoch schweizweit alle Bahnhöfe bis 2023 behindertengerecht umbauen. Ein Umbau des bestehenden Perrons würde gemäss Kostenschätzung der SBB auf ca. 3.52 Mio. CHF zu stehen kommen.

Wie wir aus der Zeitung erfahren mussten, will der Stadtrat auf den Umbau des Bahnhofes Reutlingen verzichten. Dies würde eine Schliessung des Bahnhofes bedeuten. Aber 400 Einwohner von Winterthur würden damit den Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz verlieren.

Es stellen sich darum folgende Fragen:

1. Welche konkreten Aussagen bezüglich des weiteren Betriebs des Bahnhofs Reutlingen können zum aktuellen Zeitpunkt gemacht werden?
2. Welche Alternativen zum Bahnhof bieten sich für die ÖV-Anbindung an?
3. Wie plant der Stadtrat die weitere Zusammenarbeit mit der Bevölkerung von Reutlingen?
4. Inwieweit ist eine Zusammenarbeit mit der SBB in der Finanzierung möglich?
5. Gibt es Alternativen zu einem Gesamtumbau gemäss den aktuellen Normen und Gesetzen?»

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Der Stadtrat will sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln für eine gute Bedienung Reutlingens mit dem öffentlichen Verkehr einsetzen, kann aber einen vollumfänglichen Umbau zur absolut behindertengerechten Station nicht aus eigenen Mitteln finanzieren. Ohne Not würde der Stadtrat auf die Halte von S-Bahnen in Reutlingen nicht verzichten, weshalb er mit den massgeblichen Stellen von SBB AG, ZVV und dem Bundesamt für Verkehr nach einer für alle Seiten tragbaren Lösung sucht. Der Bahnhof Reutlingen gehört im Gegensatz

zu den meisten anderen Bahnstationen auf Stadtgebiet der Stadt Winterthur und unterliegt als Anlage des öffentlichen Verkehrs den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes. Ob dies bedeutet, dass die Stadt für den Weiterbetrieb des Bahnhofs die Kosten für einen vollständigen behindertengerechten Ausbau übernehmen müsste, bedarf jedoch noch rechtlicher Abklärungen. Aus finanzpolitischen Überlegungen kommt es für den Stadtrat nicht in Betracht, die vollen Sanierungskosten für den Bahnhof zu übernehmen. Der Stadtrat wird sich jedoch bei den zuständigen Bundesbehörden für einen adäquaten Umbau des Bahnhofes – finanziert durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes – dezidiert einsetzen. In seinem Schreiben vom 6. Mai 2015 an die SBB AG hält der Stadtrat dem entsprechend fest:

„Die Mittel dieses Fonds werden gemäss Art. 4 vorrangig den Bedarf für den Betrieb und den Substanzerhalt sicherstellen. Es ist somit davon auszugehen, dass durch den BIF auch notwendige Anpassungen gemäss Behindertengesetz an Bahnhöfen finanziert werden können, somit auch der entsprechend notwendige minimale Ausbau des Bahnhofs Reutlingen“.

Leider ist innerhalb der Frist zur Beantwortung der vorliegenden Interpellation noch keine Antwort aus Bern eingetroffen, weshalb namentlich die Frage 4 noch nicht mit der gewünschten Verbindlichkeit beantwortet werden kann.

Der Stadtrat ist sich der Bedeutung des Bahnhofs für die Erschliessung von Reutlingen mit dem öffentlichen Verkehr sehr wohl bewusst. Sobald der rechtliche Handlungsspielraum geklärt ist, wird er, falls erforderlich, zusammen mit dem ZVV, der letztlich das öV-Angebot bestellt, eine finanziell tragbare Lösung für eine angemessene Erschliessung erarbeiten respektive mögliche Varianten mit der betroffenen Bevölkerung diskutieren.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Welche konkreten Aussagen bezüglich des weiteren Betriebs des Bahnhofs Reutlingen können zum aktuellen Zeitpunkt gemacht werden?»

Die Zukunft des Bahnhofs Reutlingen ist zurzeit offen. Um den Bahnhof bis 2023 umfassend behindertentauglich zu machen, stünden gemäss Vorprojekt der SBB Kosten von 3.25 Mio. Franken an. Vorgängig ist jedoch zu klären, ob ein behindertengerechter Ausbau bezüglich Kosten und Nutzen verhältnismässig ist oder ob für den Bahnhof eine Minimallösung konzipiert werden kann. Zudem haben sich mit den neuen Bestimmungen bezüglich Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) die Grundlagen verändert (vgl. Frage 4). Dabei stellt sich die Frage, inwieweit der behindertengerechte Ausbau neu durch den Bund getragen werden müsste. Der Entscheid über den Weiterbetrieb des Bahnhofs Reutlingen wird wesentlich vom Ergebnis dieser laufenden Abklärungen abhängen.

Eine Rolle spielen dabei neben den notwendigen Investitionen auch die Betriebskosten. So kostet die heutige Bedienung der Station Reutlingen die Stadt Winterthur über die Gemeindebeiträge an den ZVV jährlich rund 120'000 Franken (zum Vergleich: eine in beide Richtungen und in ähnlichem Takt bediente Bushaltestelle kostet jährlich rund 20'000 Franken). Dieser Betrag ist sehr hoch im Verhältnis zu den täglich rund 200 Ein- und 200 Aussteigenden in der aktuellen Finanzsituation, in der im Rahmen von «Balance» unter anderem auch Bushaltestellen aufgehoben werden müssen. Mit der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn erfolgt für die S29, welche in Reutlingen hält, ab 2018 zudem eine Verdichtung vom Stunden- zum Halbstunden-Takt, was den Gemeindebeitrag für die Station Reutlingen erhöht. Vor diesem

Hintergrund wäre es beispielsweise auch denkbar, die Bedienung von Reutlingen nur auf die S29 zu beschränken. Wegen der kürzeren Züge könnten rund 50% der notwendigen Ausbaukosten gespart und die Gemeindebeiträge gesenkt werden. Reutlingen würde weiterhin über einen Halbstundentakt verfügen, einzig für die Fahrt Richtung Zürich würde neu ein Umsteigen im HB Winterthur oder allenfalls in Oberwinterthur nötig.

Gemäss kantonalem Personenverkehrsgesetz und § 4 der Angebotsverordnung sind zusammenhängende Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Da Reutlingen mehr als 300 Einwohnerinnen und Einwohner beherbergt, besteht somit eine Erschliessungspflicht. Eine Aufhebung des Bahnhofs könnte nur dann vorgenommen werden, wenn gleichzeitig ein vergleichbares Ersatzangebot eingeführt würde. Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, dass die öV-Erschliessung von Reutlingen gewährleistet bleibt. Um diesbezüglich bereit zu sein, prüft Stadtbus Winterthur derzeit mögliche Buserschliessungsvarianten. Bei diesen Varianten sind nicht nur die Erschliessungsfunktionen zu beachten, sondern muss auch die Anpassung von Knoten je nach deren Auslastung und Typologie für eine entsprechende Busbevorzugung geprüft werden.

Zur Frage 2:

«Welche Alternativen zum Bahnhof bieten sich für die ÖV-Anbindung an?»

Als Alternative zum Bahnhof bietet sich eine öV-Erschliessung mit dem Bus an. Im Vordergrund der laufenden Prüfung von Varianten steht ein Busangebot mit Anbindung an einen oder mehrere Bahnhöfe der Region (Seuzach, Oberwinterthur, Wiesendangen). Ein Vorteil einer solchen Buserschliessung läge darin, dass voraussichtlich auch Stadel mit seinen etwas weniger als 300 Einwohnerinnen und Einwohnern miteinbezogen werden könnte (zudem würden schon bestehende Haltestellen, beispielsweise "Römertor", auf der Fahrroute bedient). Der ZVV – oder die Stadt Winterthur im Falle einer eigenen Finanzierung der Buslinie gestützt auf § 20 des kantonalen Personenverkehrsgesetzes – müsste mehr Mittel einsetzen als bisher. Die verschiedenen Möglichkeiten der Erschliessung von Reutlingen (und Stadel) wird der ZVV als Besteller daher sorgfältig abwägen müssen.

Zur Frage 3:

«Wie plant der Stadtrat die weitere Zusammenarbeit mit der Bevölkerung von Reutlingen?»

Bis Ende 2015 sind die Grundlagen zu erarbeiten, welche in einem weiteren Schritt mit dem ZVV diskutiert werden müssen. Erst dann können konkrete Planungsinhalte und allfällige umsetzbare Varianten der betroffenen Bevölkerung vorgestellt werden. Mit der Zielsetzung 2023 besteht in zeitlicher Hinsicht noch ausreichend Spielraum für die Erarbeitung einer tragfähigen Lösung. Schliesslich wird die Bevölkerung auch im Rahmen des gesetzlich vorgegebenen Fahrplanverfahrens zu allen geplanten Änderungen konsultiert. Aktuell ist davon auszugehen, dass eine neue Buslinie frühestens auf den Fahrplanwechsel per Dezember 2019 eingeführt würde. Das Fahrplanverfahren hätte somit im Frühling 2019 diese Fragen definitiv zu klären, wobei die Reutlinger Bevölkerung weitere Begehren stellen könnte. Auf diesen Zeitpunkt hin ist Stadtbus Winterthur sehr gerne bereit, die Zusammenarbeit mit der Bevölkerung zu verstärken und zum gegebenen Zeitpunkt auch öffentliche Informationsveranstaltungen zu organisieren.

Zur Frage 4:

«Inwieweit ist eine Zusammenarbeit mit der SBB in der Finanzierung möglich?»

Diese Frage wird zurzeit noch abgeklärt. Die neuen Zuständigkeiten nach der Annahme der Volksabstimmung zu FABI vom 9.2.2014 sind bisher weitgehend unbestritten. Mit dieser Volksentscheid wurde die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur schweizweit auf neue Grundlagen gestellt. Gemäss dem aktuellen Gesetzesentwurf trägt der Bund die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, unabhängig der Eigentumsverhältnisse. Dazu wird mit dem BIFG (Bahninfrastrukturfondsgesetz) ein Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastruktur geschaffen. Die Mittel dieses Fonds werden vorrangig den Bedarf für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur sicherstellen. Es ist somit davon auszugehen, dass durch den BIFG auch die notwendigen Anpassungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (wie der Ausbau des Bahnhofs Reutlingen) finanziert werden können. Beiträge der Kantone und weiterer Dritter bleiben vorbehalten. Allerdings hat das Bundesamt für Verkehr BAV trotz der klaren Grundlagen gemäss FABI der Stadt Zug die Finanzierung des Ausbaus der Stationen der Zuger Stadtbahn verweigert, weil offenbar der BIF mit zu wenig Mitteln alimentiert ist. Es stellen sich somit weiterhin rechtliche und wirtschaftliche Fragen, die noch der Klärung bedürfen. Der Stadtrat wird den Ortsverein und die interessierte Öffentlichkeit wieder informieren, sobald er über verbindliche Antworten zu den aufgeworfenen Fragen verfügt.

Zur Frage 5:

«Gibt es Alternativen zu einem Gesamtumbau gemäss den aktuellen Normen und Gesetzen?»

Wie bereits in Antwort zu Frage 1 dargelegt, könnte sich die Stadt Winterthur als Bahnhofseigentümerin auf das Verhältnismässigkeitsprinzip berufen und aus wirtschaftlichen Gründen auf einen Ausbau ganz oder teilweise (z.B. in einer auf eine Wagenlänge reduzierten Variante) verzichten. Dabei besteht aber das Risiko, dass ein Bahnhofausbau auf den üblichen Standard gerichtlich durchgesetzt würde und die Stadt dannzumal vor der Entscheidung stünde, entweder den Ausbau rasch vorzunehmen oder den Bahnhof ausser Betrieb zu setzen. Allfällige Alternativen zum Bahnhofsumbau, insbesondere die Führung einer Buslinie, die nebst Reutlingen neu auch Stadel bedienen würde, sind daher in Abhängigkeit von den übrigen geschilderten Fragen frühzeitig mit den beteiligten Stellen zu klären.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Technische Betriebe übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder