

Protokoll Auszug

Behörde Stadtrat

Beschluss-Nr. 90

Sitzung vom 10. März 2021

Stadt Bülach



16.04.22/36.07/36.12

Postulat Andres Bühler "Bahnhof mit Zukunft"

Antwort des Stadtrats

Postulat von	Parlamentarier Andres Bühler
Datum des Postulats	12. August 2020
Titel des Postulats	Bahnhof mit Zukunft
Datum der Begründung und Überweisung im Gemeinderat	28. September 2020
Frist für Bericht und Antrag	28. März 2021 (Art. 50a Ziff. 9 Geschäftsordnung des Gemeinderats)
Vorletzte Stadtratssitzung vor Fristablauf	10. März 2021
Letzte Stadtratssitzung vor Ablauf der Frist	24. März 2021

Wortlaut des Postulats

„Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, ob, zu welchen Konditionen, mit welcher Wirkung und gegen welche Widerstände eine neue Strassenverbindung als Erschliessung des Bushofs Bahnhof Mitte und des Herti-Quartiers, mit Option zu möglicher Verlagerung des Busverkehrs, ab der Hochfelderstrasse zum Bahnhofring realisierbar ist.

Als Grundlage herangezogen werden kann der Buchhofer Bericht "Verkehrliche Analyse Zentrumsdurchfahrt und Erschliessung Bahnhof" mit Datum 30.08.2013, welcher in Beantwortung des Postulats "Stefan Basler" die Realisierbarkeit einer neuen Abzweigung ab der Hochfelderstrasse aufzeigt, jedoch noch ohne bauliche Varianten zu ergründen."

Das Postulat wurde der Abteilung Planung und Bau mit Beschluss Nr. 402 vom 28. Oktober 2020 zur Berichterstattung zugewiesen. Der Bericht liegt heute vor.

Der Stadtrat **beschliesst:**

1. Das Postulat von Parlamentarier Andres Bühler betreffend „Bahnhof mit Zukunft" wird wie folgt beantwortet:

Protokoll Auszug

Behörde Stadtrat

Beschluss-Nr. 90

Sitzung vom 10. März 2021



Ausgangslage

Der Postulant begründet gemäss Protokoll des Stadtparlaments vom 28. September 2020 das Anliegen seines Postulats mit der Absicht einer Aufwertung der Bahnhofstrasse in ihrer ganzen Länge. Sollte die Aufwertung der Bahnhofstrasse als Begegnungszone erfolgen, so stellt der Postulant in seiner Begründung die Frage, wie eine Funktionstüchtigkeit der Zentrumserschliessung sichergestellt werden kann, wenn die Bahnhofstrasse nicht zur Verfügung steht. Der Postulant geht dabei davon aus, dass die heutige Lösung (bei Marktbetrieb) in der unteren Bahnhofstrasse mit einer Verkehrsführung der Busse über die Lindenhofstrasse keine zukunftssträchtige Lösung sei. Für den oberen Teil der Bahnhofstrasse bestehe zudem keine derartige Lösung. Der Postulant geht des Weiteren davon aus, dass durch die Neugestaltung des Herti Quartiers im oberen Teil der Bahnhofstrasse mit spürbarem Mehrverkehr gerechnet werden müsse.

Vor diesem Hintergrund schlägt der Postulant gemäss Protokoll des Stadtparlaments vom 28. September 2020 vor, dass in Zukunft die Erschliessung von sämtlichen Liegenschaften und Infrastrukturen an der Bahnhofstrasse rückseitig geplant werden solle. Er schlägt zur Umsetzung dieses Ansatzes vor, dass anstatt – wie im Siegerprojekt des Studienauftrag Herti im 2016 vorgeschlagen – den Bahnhofring für den motorisierten Verkehr aufzuheben, diesen bis zur Hochfelderstrasse entlang dem Bahndamm zu verlängern. Damit solle der Bahnhof Mitte zukunftsstauglich und ohne Benützung der Bahnhofstrasse erschlossen werden können. Mit dem Postulat wird der Stadtrat aufgefordert, sich zu dieser neuen Strassenverbindung zu äussern.

Verkehrsführung rund um den Bahnhof

Mit der Festsetzung des öffentlichen Gestaltungsplans (GP) Bülach Nord wurde beschlossen, dass der bestehende Park&Ride-Parkplatz am „Bahnhof Mitte“ aufgehoben wird (vgl. dazu Situationsplan zum GP Bülach Nord mit Lage des Park&Ride-Platzes in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 7 des GP). Es sollen künftig lediglich noch wenige Parkfelder für Kiss&Ride sowie Taxi-Plätze zur Verfügung stehen. Des Weiteren wurden Vorgaben für die Anzahl der Parkfelder in den Baufeldern des Herti-Quartiers gemacht. Die maximale Anzahl möglicher Parkfelder für Bewohner, Beschäftigte sowie Besucher und Kunden ist gegenüber der kantonalen Wegleitung zum Parkplatzbedarf auf 20–40% des Pflichtbedarfs reduziert (vgl. dazu Artikel 10 Abs. 2 der Bestimmungen des GP). Daraus resultiert, dass zwar durch die künftigen Nutzer des Herti Quartiers ein gewisser Verkehr auf der Bahnhofstrasse erzeugt werden wird. Aufgrund der Restriktionen bezüglich der Anzahl Parkfelder an dieser besterschlossenen Lage und der Aufhebung des Park&Ride am „Bahnhof Mitte“ ist in der Summe davon auszugehen, dass sich das Verkehrsaufkommen des MIV gegenüber heute in der Tendenz reduzieren wird.

Protokoll Auszug

Behörde Stadtrat

Beschluss-Nr. 90

Sitzung vom 10. März 2021



Mit der angedachten Aufhebung des Bahnhofrings fällt diese Achse als alternative Zufahrt zum Bahnhof weg. Im Detailgestaltungsplan Herti ist jedoch die Verlängerung des Hertiwegs für Anlieferung und Notzufahrten im Einbahnverkehr gedacht. Bei einer Sperrung der oberen Bahnhofstrasse infolge von Anlässen könnte der Busbetrieb sowie Kiss&Ride auch über die Schaffhauserstrasse an den Anschluss Bahnhof Ost sichergestellt werden.

Verkehrsführung in der unteren Bahnhofstrasse

Während des Marktbetriebs werden die Busse heute über die Lindenhofstrasse umgeleitet. Diese Lösung hat sich betrieblich bewährt und kann daher auch in Zukunft weiter aufrechterhalten werden. Es handelt sich um ein Verkehrsregime, das nur wenige Male pro Jahr zum Zuge kommt. Der MIV wird an diesen Tagen von der oberen Bahnhofstrasse auf die Winterthurerstrasse und dann die Schaffhauserstrasse umgeleitet. Damit wird das Zentrum an diesen Tagen verkehrsfrei und insbesondere vom Durchgangsverkehr befreit. Ob eine derartige Lösung für die Linienführung der Busse auch im Dauerbetrieb denkbar ist, ist fraglich. Eine Führung des MIV über die Lindenhofstrasse anstatt die Kasernenstrasse ist nicht vorgesehen. Die Lindenhofstrasse bleibt eine Quartierstrasse.

Begegnungszone Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse soll – entgegen ihrer heutigen Funktion und Erscheinung als verkehrsorientierte, zu einem guten Teil dem Durchgangsverkehr dienende, Sammelstrasse – künftig einen Charakter mit Aufenthaltsqualität erhalten. Diese Aufenthaltsqualität kann sowohl durch Massnahmen am Verkehrsregime (inkl. Parkierung) wie auch an der Gestaltung des Verkehrsraums von Fassade zu Fassade und entsprechenden städtebaulichen Setzungen und architektonischen Ausprägungen der Gebäude sowie geeigneten Nutzungen erreicht werden. Mit dem sich in Überarbeitung befindlichen kommunalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) wird das grundsätzliche künftige Verkehrsregime in der Bahnhof-/Kasernenstrasse bearbeitet. Mit dem Projekt zum Zielbild Zentrum sollen städtebauliche und freiräumliche Gestaltungsleitsätze festgelegt werden. Aus beiden Ergebnissen heraus werden sich grundlegende Lösungsansätze ergeben. Diese können dann in einer konkreten Projektierung entsprechend Umsetzung finden. Ob es sich bei der Begegnungszone Bahnhofstrasse letztlich dann um eine „Begegnungszone“ im Sinne Art. 22b der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21), eine Tempo 30-Zone nach Art. 22a SSV oder Tempo 30-Strecke nach Art. 22 SSV handeln wird, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht festlegbar. Erstrebenswert ist auf jeden Fall eine hohe Aufenthaltsqualität.

Protokoll Auszug

Behörde Stadtrat

Beschluss-Nr. 90

Sitzung vom 10. März 2021



Erschliessung der Liegenschaften an der Bahnhofstrasse

Die Liegenschaften an der Bahnhofstrasse sind heute zum grössten Teil über die Bahnhofstrasse erschlossen. Die Gewerbebetriebe an der Bahnhofstrasse sind über diese Achse für ihre Kunden erreichbar. Die Gebäude sind alle auf die Bahnhofstrasse ausgerichtet. Die Bushaltestelle Sonnenhof wird jährlich von über einer halben Million Ein- und Aussteiger genutzt und dient damit als wichtiger Zugangspunkt ins „obere“ Zentrum.

Im Bereich des Hertiwegs ist mit einem laufenden und infolge Rechtsmittelergreifung verzögerten Quartierplanverfahren eine Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften weiter wie bisher rückwärtig über den Hertiweg mit Zufahrt von der Schaffhauserstrasse – Winterthurerstrasse angedacht. Im Bereich des künftigen Gestaltungsplans Herti ist die Erschliessung weiterhin über die Bahnhofstrasse und die Einfahrt ins Areal ab Bahnhofring im südlichen Teil geplant. Südlich der Lindenhofstrasse ist aufgrund der gegebenen baulichen Struktur keine Erschliessung auf einer Parallelachse zur Bahnhofstrasse möglich.

Nutzen einer zusätzlichen Erschliessung des Bahnhofs entlang des Bahndamms

Der Postulant schlägt abweigend von der Hochfelderstrasse östlich parallel zum Bahndamm eine zusätzliche Erschliessung für den motorisierten Verkehr inkl. Option zur Verlagerung des Busverkehrs in Richtung „Bahnhof Mitte“/Hertiquartier vor. Damit bezieht sich der Postulant auf die Entscheidung des Stadtrats zur künftigen Lage des Bushofs am heutigen Standort Mitte.

Von der zusätzlichen Erschliessung profitieren würden zum einen die künftigen Nutzer der Überbauung Herti (ca. 240 Wohnungen und 50-100 Arbeitsplätze gemäss Entwurf des Planungsberichtes zum Gestaltungsplan Herti), zum anderen die Zubringer von Westen her zum Bahnhof (Kiss&Ride). Profitieren könnten durch die direkte Anbindung an die Hochfelderstrasse je nach künftiger Linienführung einzelne Buslinien, die Bülach gegen Westen verlassen. Damit verbunden ist jedoch der Nachteil des Wegfalls der Bedienung der für die umliegenden Gewerbe wichtigen Haltestellen Gewerbehaus und Sonnenhof. Kein Nutzen entsteht für die Anrainer entlang der Bahnhofstrasse im Bereich zwischen Bahnhofring bis zu deren Kreuzung mit der Kasernenstrasse. Deren Erschliessung für Wohn-, Gewerbe- oder Verkaufsnutzungen kann auch mit einer neuen Strasse nur über die Bahnhofstrasse erfolgen bzw. wird weiter über eine rückwärtige Erschliessung Schaffhauserstrasse – Winterthurerstrasse – Hertiweg erfolgen. Ebenso kein Nutzen entsteht für die Erschliessung des Areals/Einkaufszentrum Sonnenhof, das heute für den MIV über die Schaffhauserstrasse erreichbar ist und mit der erwarteten Entwicklung auf dem Areal weiterhin so erreichbar sein wird. Für die mengenmässig bedeutenderen Einzugsgebiete östlich der Bahnhofstrasse bestünde höchstens in ausserordentlichen Fällen, wie einer vollständigen Sperrung der

Protokoll Auszug

Behörde Stadtrat

Beschluss-Nr. 90

Sitzung vom 10. März 2021



Bahnhofstrasse, ein Nutzen. Negativ auswirken würde sich die neue Strasse auf das Gewerbe entlang der oberen Bahnhofstrasse durch die verringerte Zugänglichkeit für Kunden und bei einer Verlegung von Buslinien durch die Reduktion der Erreichbarkeit des oberen Teils des Zentrums.

Machbarkeit einer zusätzlichen Erschliessung des Bahnhofs entlang des Bahndamms

Der Baubereich für die durch den Postulanten vorgeschlagene, neue Strasse liegt vollständig auf dem Land der SBB (Parzelle Nr. 6303). Die Parzelle der SBB umfasst das Land für den (hohen) Bahndamm, der sich von kurz nach dem Bahnhof bis nach der Querung der Hochfelderstrasse erstreckt. Der Bahndamm wird seitens SBB bei der Festlegung der Interessenslinie (Bereich mit Bauverbot für nicht bahnseitige Anlagen) insbesondere aufgrund der notwendigen Stabilität speziell berücksichtigt. Auf dem Abschnitt zwischen Spitalstrasse und Hochfelderstrasse ist daher nach Rückfrage bei SBB Infrastruktur die Interessenslinie grundsätzlich mit der Parzellengrenze gleichzusetzen. Der vom Postulanten vorgeschlagene Bereich für eine neue Strasse steht damit nicht zur Verfügung.

Aus bautechnischer Sicht wären für die Realisierung der neuen Strasse enorm aufwendige Kunstbauten erforderlich. Da die Strasse nahe beim Bahndamm aber etwa 5 m tiefer liegt, ist eine Sicherung des Bahndamms erforderlich, wobei die beengten Platzverhältnisse dafür keinen grossen Spielraum lassen. Zudem wäre auch die eine Aufweitung der bestehenden Unterführung, insbesondere durch die schleifende Querung der Gleise enorm aufwendig. Nebst den Kosten für Kunstbauten und Bahndammsicherung würden die Kosten für den Bau des eigentlichen Strassenstücks sowie die je nach Lösung ebenfalls sehr aufwändigen Anpassungen an den umliegenden (kantonalen und kommunalen) Strassen sowie der Fussgängerunterführung zum Bahnhofring (Kreuzung im Hanggefälle) zu Lasten der Stadt als Verursacher anfallen.

Die Einmündung der neuen Strasse kann gemäss den Bildern im Postulat entweder auf der Ost-, der Westseite der Bahnüberführung oder genau darunter entstehen. Bei einer Einmündung auf der Westseite der Bahnüberführung käme eine Lösung wie in dem im Postulat erwähnten Bericht von Buchhofer zur „Verkehrlichen Analyse Zentrumsdurchfahrt und Erschliessung Bahnhof“ vom 30. August 2013 zum Tragen. Der Bericht lag der Beantwortung des Postulats von Parlamentarier Stefan Basler und Mitunterzeichner betreffend „Verkehrsverbindung vom/zum Bahnhof und Realisierung einer Ost-West-Verbindung“ vom 18. März 2013 bei. Er schlägt basierend auf dem damaligen Stand des Wissens einen «Erdnüssli»-Kreisel vor. Derartige Bauwerke haben sich an anderen Orten nicht bewährt (Fällandenstrasse Dübendorf, Sterneplatz Uster). Ein derartiges Bauwerk be-

Protokoll Auszug

Behörde Stadtrat

Beschluss-Nr. 90

Sitzung vom 10. März 2021



anspricht enorm viel Platz und stellt einen massiven städtebaulichen Eingriff dar. Die Fussgängerwege werden erheblich verlängert. Für Fahrgäste im öffentlichen Bus gestaltet sich die Fahrt wegen der Schlangenlinienführung unangenehm; auch für Lastwagen ist ein derartiger Kreisel mühsam zu fahren. Für Velofahrer ist er verkehrssicherheitstechnisch kritisch zu beurteilen, da eine hohe Gefahr durch überholende Autos besteht. Ausserdem ist der Winkel zwischen den Kreiselschlüssen der Hochfelderstrasse und dem neuen Bahnhofzubringer als zu klein zu beurteilen, wenn die Strasse öffentlich, d. h. nicht nur für Busse genutzt werden soll.

Aus verkehrsplanerischer Sicht des kantonalen Amtes für Mobilität ist ein Kreisverkehr an dieser Stelle schwierig, da dadurch die Netzhierarchie nicht mehr erkennbar ist, was wiederum die Kanalisierung und Lenkung des Verkehrs erschwert. Allfällige Verkehrsmanagementmassnahmen, Busbevorzugungen o.ä. würden verunmöglicht oder mindestens erschwert.

Eine Einmündung östlich der Bahnüberführung in die Hochfelderstrasse ist nur möglich durch Zusammenlegung mit der Einmündung in die Hochfelderstrasse. Zwei Einmündungen auf kurze Distanz sind aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich. Entweder müsste die neue Strasse an die Lindenhofstrasse mit einer zusätzlichen Kreuzung angebunden werden. Die Kreuzung müsste mindestens an der Grenze zur Parzelle Nr. 5511 erfolgen. Oder die Einmündung der neuen Strasse müsste mit einem Vollknoten (Knoten mit Anschlüssen in alle Richtungen) unmittelbar neben der Unterführung mit ungenügenden Sichtverhältnissen an die Hochfelderstrasse angebunden werden. Dies wiederum bräuchte entweder eine Lichtsignalanlage oder die Sichtverhältnisse wären durch eine entsprechende Ausweitung der Unterführung herzustellen. Letzteres liefe auf einen Neubau der Bahnbrücke mit entsprechenden Kostenfolgen zu Lasten der Stadt (Verursacher) hinaus. Bei beiden Varianten wären von der Parzelle Nr. 5033 (Privateigentum einer Eigentümergemeinschaft) die Beanspruchung von Anteilen (verbunden mit (Teil-Abbrüchen) - mit den entsprechenden Kostenfolgen für den Landerwerb zu Lasten der Stadt verbunden.

Als dritte Variante wäre ein neuer Anschlussknoten unter der heutigen Bahnbrücke denkbar. Dieser bautechnisch sehr aufwändige Lösungsansatz ist aufgrund von drei nacheinanderfolgenden Knoten aus verkehrstechnischer Sicht her wenig zweckmässig. Durch den Knoten müssten auch die Vorsortierspuren der Badenerstrasse verkürzt werden. Durch die Verkürzung wird der Stauraum für den Linksabbieger in Richtung Autobahnanschluss reduziert, was dazu führen könnte, dass der Geradeaus-Strom und damit auch der neue Anschlussknoten blockiert würden. Gegebenenfalls wäre der gesamte Bereich zwischen Badener- und Lindenhofstrasse mit einer koordinierten Lichtsignalanlage zu regeln, was die Erstellungs-Kosten zusätzlich in die Höhe treiben würde und verkehrstechnisch ebenfalls als schwierig zu beurteilen ist.

Protokoll Auszug

Behörde Stadtrat

Beschluss-Nr. 90

Sitzung vom 10. März 2021



Nicht zuletzt ist die neue Strasse aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs zu beurteilen. Bezüglich des Fuss- und Veloverkehrs ist eine Feinmaschigkeit des Netzes von zentraler Bedeutung. Die neue Strasse würde einerseits eine direktere Verbindung für Velofahrer an den Bahnhof entstehen und damit eine Netzlücke geschlossen. Andererseits beträfe die neue Strasse auch die Langsamverkehrs-Achse Spitalstrasse – Bahnhof tangieren. Sofern auf Grund der Höhenlage der neuen Strasse eine Querung durch die Langsamverkehrsachse überhaupt noch realisierbar wäre, müsste sie rechtwinklig zur Strassenachse erfolgen. Ein schleifender Schnitt gemäss ihrer heutigen Lage wäre aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.

Einfluss auf die laufenden Planungen rund um das Areal Herti und den kommunalen Verkehrsrichtplan

Der Detailgestaltungsplan Herti sieht basierend auf dem ihm zu Grunde liegenden Siegerprojekt des Studienauftrags von 2016 für den MIV eine Aufhebung des Bahnhofrings parallel zu den Gleisen vor. Bei einer Weiterverfolgung dieses Postulats müsste das laufende Gestaltungsplanverfahren Herti mit entsprechenden Auswirkungen auf den Bushof gestoppt werden. Für den Bau der neuen Strasse wären zudem die Rechtsgrundlagen im kommunalen Verkehrsrichtplan zu schaffen. Der kommunale Verkehrsrichtplan ist durch den Kanton zu genehmigen.

Fazit

Die Machbarkeit der vorgeschlagenen neuen Strasse ist zum einem aufgrund der Interessenslinie der SBB sowie der Ersteinschätzung durch das Amt für Mobilität als äusserst gering einzustufen. Zum anderen wäre aufgrund der komplexen technischen Ausgangslage und der notwendigen Bauten im Bahndamm und an bestehenden Unterführungen von einem Vielfachen der Kosten eines regulären Strassenstücks in der Ebene auszugehen. Verkehrstechnisch besteht nicht zuletzt für die Liegenschaften an der Bahnhofstrasse kein Handlungsbedarf für eine weitere Verbindung. Der wenig wahrscheinlichen Machbarkeit, dem fehlenden Handlungsbedarf und den zu erwartenden sehr hohen Kosten – die im Sinne des Verursacherprinzips ausschliesslich zu Lasten der Stadt gingen – steht ein Nutzen für einen sehr eingeschränkten Kreis von Personen gegenüber. Ein Nachteil bei Verlegung einzelner Buslinien entstünde zudem in der Bahnhofstrasse durch ein teilweises Abkoppeln vom öffentlichen Verkehr mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das Gewerbe.

Der Stadtrat ist aufgrund der geschilderten Überlegungen der Ansicht, dass die massgeblichen Unsicherheiten bezüglich Machbarkeit – insbesondere aufgrund der Interessenslinie der SBB – und

Protokoll Auszug

Behörde Stadtrat

Beschluss-Nr. 90

Sitzung vom 10. März 2021



Notwendigkeit sowie der absehbare enorme finanzielle Aufwand für eine solche neue Verbindung in keiner Relation zum überschaubaren Nutzen stehen. Er sieht daher im Rahmen der weiteren Planungen von einer Weiterverfolgung der Anregung des Postulanten ab.

2. Der Stadtrat beantragt dem Stadtparlament, vom Bericht zum Postulat von Andres Bühler betreffend „Bahnhof mit Zukunft“ Kenntnis zu nehmen und das Postulat als erledigt von der Pendenzenliste abzuschreiben.
3. Mitteilung an:
 - a) Stephan Blättler, Präsident des Stadtparlaments, via Parlamentssekretariat
 - b) Mitglieder des Stadtparlaments, via Parlamentssekretariat
 - c) Nathalie Zollinger, Parlamentssekretärin
 - d) Mitglieder des Stadtrats
 - e) Mitglieder der Geschäftsleitung
 - f) Medien
 - g) Abonnenten für GR-Drucksachen

Stadtrat Bülach

Mark Eberli
Stadtpräsident

Christian Mühlethaler
Stadtschreiber