

Antrag
Allgemein-anregende Initiative "SBB MehrSpur / Einbau
Lifte zu allen Perrons"

Gemeindeversammlung
2. Dezember 2024

Bericht und Antrag/Beleuchtender Bericht

Antrag

Die Stimmberechtigten beschliessen auf Antrag des Einzelinitianten Werner Meier in der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 2024 gestützt auf § 151 Gesetz über die politischen Rechte (LS 161):

- 1 Der Einzelinitiative in der Form der allgemeinen Anregung von Werner Meier und Mitunterzeichnenden mit dem Titel «SBB MehrSpur / Einbau Lifte zu allen Perrons» wird gemäss folgendem Wortlaut zugestimmt:

«Der Stadtrat Wallisellen lässt, in Zusammenhang mit dem SBB-Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur / Abschnitt 5 Wallisellen», eine Projektanpassung mit zugehöriger Kostenschätzung ausarbeiten.

Die Projektstudie soll aufzeigen, wie die beiden SBB-Mittelperrons im Bereich der bestehenden Personenunterführung Mitte (Zugang Bahnhofplatz) vom nördlichen wie dem südlichen Zugang her mittels Liften erschlossen werden können.

Die am besten machbare und kostenmässig vernünftigste Projektanpassung ist mit Kostenfolge für die Stadt Wallisellen der Gemeindeversammlung zur Abstimmung vorzulegen. Nach Annahme durch die Gemeindeversammlung ist der Einbau der Lifte zu allen Perrons in das SBB-Projekt zu integrieren.»

Weisung/Beleuchtender Bericht

Ausgangslage

Mit Eingabe vom 26. Juni 2024 hat Werner Meier dem Stadtrat eine allgemein-anregende Initiative mit dem Titel «Initiative SBB MehrSpur / Einbau Lifte zu allen Perrons» eingereicht. Mit Beschluss vom 20. August 2024 (SRB 2024-258) hat der Stadtrat die Initiative für gültig erklärt und festgelegt, dass die Abstimmung über die Initiative in der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 2024 erfolgen soll.

Begründung der Initiative durch den Initianten

«Ausgangslage

- *Im Projekt „MehrSpur Zürich-Winterthur / Abschnitt 5 Wallisellen“ der Schweizerischen Bundesbahnen SBB ist ein markanter Umbau des Bahnhofs Wallisellen vorgesehen.*
- *Das bestehende nördlich gelegene Perron, heute Gleis 3/4, wird umgebaut, das bestehende südlich gelegene Perron, heute Gleis 5/6, wird abgebrochen und neu erstellt.*
- *Die Personenunterführung PU Mitte (Bereich beim Bahnhofplatz) bleibt weitgehend bestehen, gegen den Richtplatz hin sind Erweiterungen und Anpassungen notwendig.*
- *Die bestehenden und neu zu erstellenden Zugangsrampen weisen eine Steigung von 12 % auf, d.h. eine Steilheit von 12 cm auf 1 Meter Länge.*
- *Auch die östlich gelegene Personenunterführung (Richtung Dietlikon) muss baulich angepasst und südlich erweitert werden.*
- *Gesetzliche Normen schreiben vor, dass Rampen im öffentlichen Raum eine max. Steigung von 6 % aufweisen sollen. Bei Umbauten, wie im vorliegenden Projekt, sind aber Steigungen bis 12 % bedingt zulässig.*
- *Dem Technischen Bericht des Auflageprojektes ist zu entnehmen:
In Zusammenarbeit mit der Stadt Wallisellen werden im Abschnitt 5 alle Personenunterführungen erneuert oder angepasst sowie der Bahnhofplatz und die Zugänge zur Personenunterführung Bahnhof Wallisellen Ost neugestaltet.*
- *Die Ausgestaltung und Finanzierung der Bahnzugänge sind Sache der Stadt Wallisellen.*
- *In einem Vorprojekt wurde der Einbau von Liften geprüft und dem damaligen Gemeinderat Wallisellen vorgelegt. Dieser entschied im Jahre 2020, auf den Bau von Liften aus Kostengründen zu verzichten.*

Begründung

- *Der ÖV Knoten Bahnhof Wallisellen stellt eine wichtige Umsteigebeziehung zur Glattalbahn und mehreren Busverbindungen sicher.*
- *Die Walliseller Bevölkerung wird nach Angaben der Stadt Wallisellen in Zukunft auf bis zu 22'000 Einwohnende anwachsen.*
- *Die Anzahl der Arbeitsplätze wird weiterhin zunehmen.*
- *Auch in Wallisellen nimmt der Anteil älterer Menschen dank höherer Lebenserwartungen zu.*
- *Die bestehenden und neu zu erstellenden Treppenzugänge bei den beiden Personenunterführungen Mitte sind für ältere und Personen mit eingeschränkter Mobilität mühsam zu begehen.*
- *Die bestehenden und neu zu erstellenden langen Rampen mit Neigungen von 12 % sind für Reisende mit eingeschränkter Mobilität (auch Rollstühle) nur mühevoll zu überwinden.*
- *Der Bahnhof Wallisellen soll zukunftsgerichtet gestaltet werden, besonders auch für ältere Menschen und für jene mit eingeschränkter Mobilität.*
- *Trotz Ablauf der Frist für Einsprachemöglichkeiten an das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist der Einbau von Liften durch den Stadtrat von Wallisellen nochmals zu prüfen.*
- *Und zu guter Letzt:
Die Stadt Wallisellen ist in einer sehr komfortablen finanziellen Lage. Es wäre unbestritten sehr sinnvoll, einen Teil des zweistelligen Millionenbetrages der Grundstückgewinnsteuer durch die Handänderung des Glattzentrums direkt zugunsten der Walliseller Bevölkerung einzusetzen.»*

Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur

Übersicht

In den Jahren 2026 – 2034 sind am Bahnhof Wallisellen Anpassungen an den Bahn- und Publikumsanlagen geplant. Diese sind Teil des SBB-Grossprojekts MehrSpur Zürich–Winterthur. Dieses durch den Bund im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (Ausbauschnitt 2035) geplante Bahnprojekt sieht die Erstellung eines Kapazitätsausbaus zwischen Zürich und Winterthur mittels eines Doppelspur-Tunnels zwischen Wangen-Brüttisellen und Winterthur (Brüttenertunnel) sowie zahlreicher Bahnhof- und Streckenausbauten vor.

In der Stadt werden im Rahmen des Projekts MehrSpur die Bahninfrastruktur und der Bahnhof ausgebaut. Zudem werden alle die Bahnlinie querenden Personenunterführungen erweitert, renoviert oder ersetzt. Die SBB projektieren und bauen zudem im Auftrag des Kantons Zürich einen Teil der Velobahn (ehemals Veloschnellroute) Stadt Zürich – Zürcher Oberland entlang der Bahntrasse als integralen Bestandteil des Projekts MehrSpur.

Bauliche Veränderungen am Bahnhof Wallisellen

Der Bahnhof wird im Rahmen des Projekts MehrSpur auf zwei vollwertige Perrons mit vier Gleisen im Linienbetrieb ausgebaut. Auf dem nördlichen Perron (Gleise 1 und 2) verkehrt künftig die Linie im Rechtsbetrieb von und nach Dietlikon, auf dem südlichen Perron (Gleise 3 und 4) die Linie im Linksbetrieb von und nach Dübendorf. Die bestehenden Perrons werden abgebrochen und durch zwei neue Mittelperrons mit einer Standardhöhe von 55 cm und einer Länge von 320 m ersetzt. Beide Perrons werden mit einem Dach von je 250 m Länge ausgestattet.

Die Perrons werden durch zwei Unterführungen erschlossen. Die westlich gelegene Unterführung «Mitte» bleibt im Wesentlichen im heutigen Zustand bestehen und wird lediglich gegen Süden erweitert, während die östlich gelegene Unterführung «Ost» an ihrer heutigen Lage durch einen Neubau ersetzt wird. Die Gebäude beim Bahnhofplatz und die Haltestelle der Glattalbahn bleiben bestehen.

Die erweiterte Unterführung «Mitte» wird aus Norden über eine bestehende gedeckte Rampe (4.5 m Breite, 12 % Neigung) und Treppe (4.5 m Breite) erschlossen. Südseitig erschliesst eine bestehende ungedeckte Rampe (7 m Breite, 9 % Neigung) und eine Treppe (2.5 m Breite) die Unterführung «Mitte». Die heute bestehenden Perronzugänge von der Unterführung «Mitte» zum Perron Gleis 1/2 bleiben mit dem Umbau bestehen: eine gedeckte Rampe (2.5 m Breite, 12% Neigung) und eine Treppe (2.5 m Breite, ein Zwischenpodest). Die Zugänge von der Unterführung «Mitte» zum Perron Gleis 3/4 werden neu erstellt, analog den bestehenden Zugängen zum Perron 1/2.

Die neue Unterführung «Ost» wird vom Bahnhofplatz über eine bestehende gedeckte Rampe (2.4 m Breite, 9.6 % Neigung) und eine neu zu erstellende gedeckte Treppe (4 m Breite, ein Zwischenpodest) erschlossen. Im Süden wird die Erschliessung der Unterführung «Ost» neu gebaut: eine zentrale gedeckte Treppe (6 – 10 m Breite, ein Zwischenpodest) und eine gedeckte Rampe (2.75 m Breite, 10 % Neigung). Die Perronzugänge von der Unterführung «Ost» werden neu erstellt. Sie bestehen je Perron aus einer gedeckten Rampe (2.5 m Breite, 12 % Neigung) und einer Treppe (2.5 m Breite, ein Zwischenpodest).

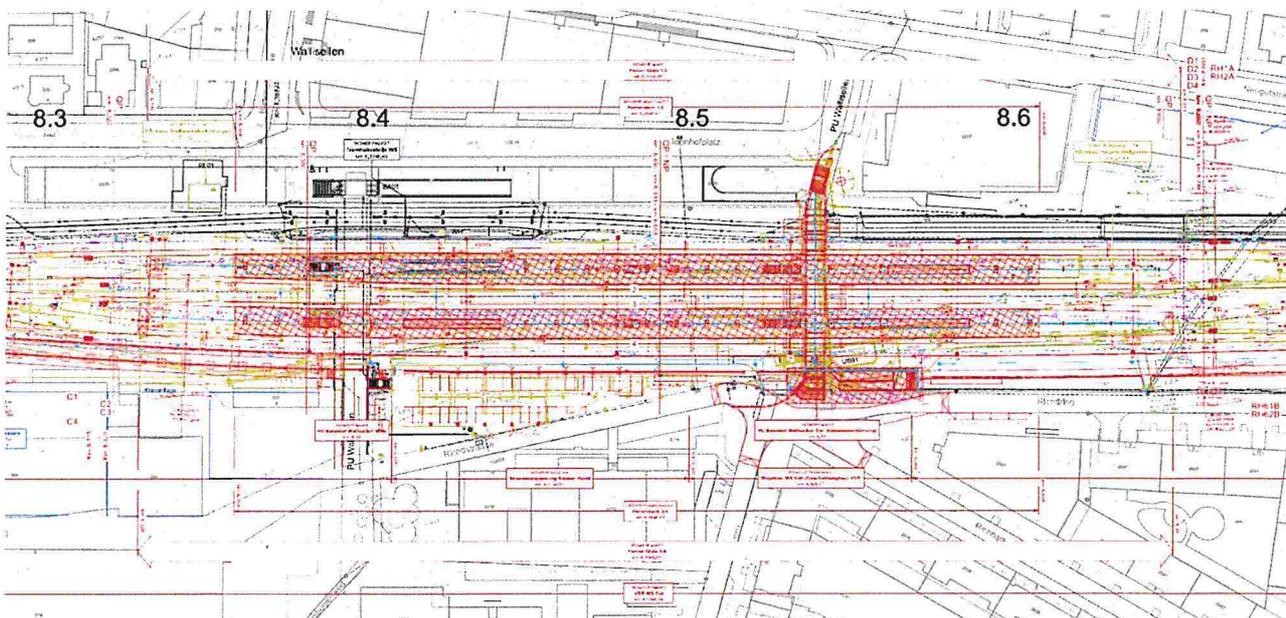


Abbildung 1: Übersichtsplan Bahnhof Wallisellen mit Umbauten gemäss Auflageprojekt MehrSpur

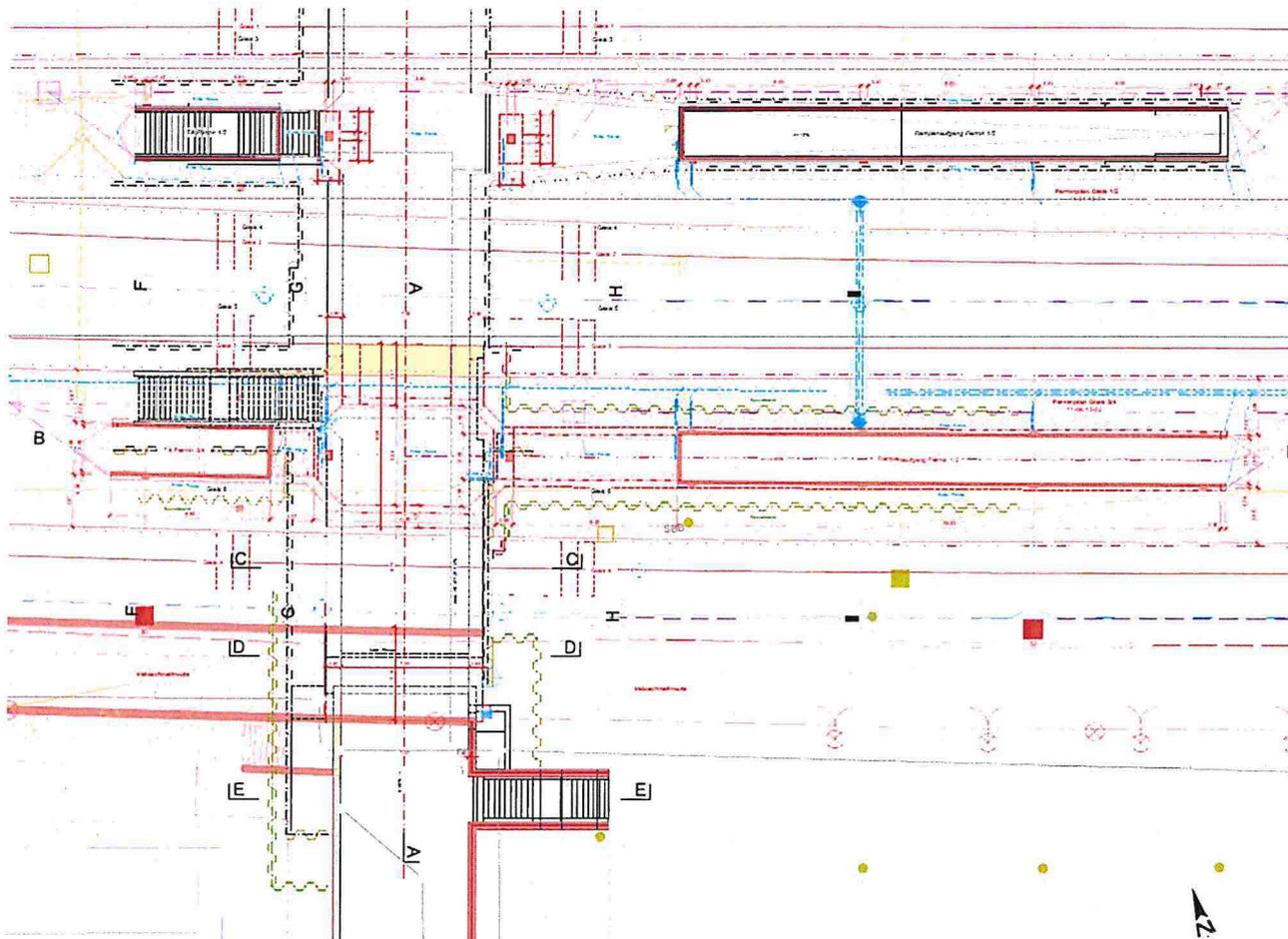


Abbildung 2: Situation Perronerschiessung Unterführung «Mitte» gemäss Auflageprojekt MehrSpur

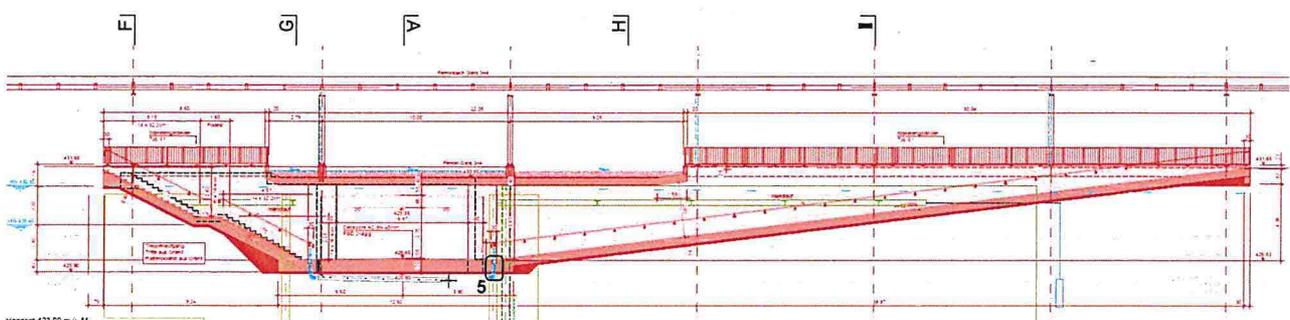


Abbildung 3: Schnitt Perronerschiessung Gleise 3/4 bei Unterführung «Mitte» gemäss Auflageprojekt MehrSpur

Planungsgeschichte zu Perronliften am Bahnhof Wallisellen

Projektstudie Perronlifte

Bereits im Vorprojekt MehrSpur wurde klar ersichtlich, dass die SBB keine Perronaufzüge im Bahnhof Wallisellen vorsehen. Auf Nachfrage durch Vertreter der Stadt im Jahr 2020 erläuterten die SBB den Sachverhalt wie folgt:

«Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist jeder Bahnzugang barrierefrei (mit Rampe oder Lift) auszugestalten. Die Unterführung «Mitte» in Wallisellen entspricht mit den Rampen und Treppenaufgängen bereits heute den Vorgaben des Behinderten[gleichstellungs]gesetzes, die im Projekt MehrSpur vorgesehenen Rampen und Treppen erfüllen diese Anforderung ebenso. Allfällige Perronlifte wären daher als Komfortlösung einzustufen und demnach gemäss Eisenbahngesetz (Art. 58b EBG) durch einen Dritten zu finanzieren.»

In der Folge stellte sich die Frage, ob der damalige Gemeinderat bei den SBB die Projektierung und den Bau von Perronliften im Rahmen des Projekts MehrSpur auf Kosten der Stadt bestellen sollte. Um die Machbarkeit und die Kosten solcher Lifte abschätzen zu können, wurden die SBB mit der Projektierung von zwei Perronliften in der Unterführung «Mitte» inkl. Kostenschätzung (+/- 20 %) beauftragt.

Das durch die SBB erstellte Projekt zeigt die erheblichen baulichen Folgen der Liftanlagen auf. Ihr Einbau erfordert auf Niveau der Unterführung «Mitte» eine Aufweitung des Zugangsbereiches zu den Perrontreppen (Umgebungsbereich der Lifte). Gegenüber dem ursprünglichen Projekt MehrSpur bewirkt dies eine Verschiebung der Treppenanlagen in Richtung Westen. Im Bereich Perron Gleise 1/2 kann somit die bestehende Treppe nicht mehr wie geplant weiterverwendet werden (Liftlösung löst eine neue Treppenanlage aus).

Im Bereich Perron Gleise 3/4 ist ein neuer Treppenaufgang im Vorprojekt MehrSpur enthalten. Hier löst der Einbau eines Liftes die Vergrößerung der Fläche des Treppenabgangs im Liftbereich aus. Wiederum infolge der Verschiebung der Treppenanlagen müssen die Perrondachanlagen des Perrons Gleise 1/2 um rund 6.8 m und des Perrons Gleise 3/4 um rund 6.0 m verlängert werden, damit eine genügende Vorzone vor den Abgängen sichergestellt ist.

Die gesamten Investitionskosten (inkl. durch die Stadt zu tragende Mehrkosten aufgrund der durch die Liftanlagen ausgelösten Veränderungen an der Unterführung «Mitte», den Perronzugängen und Perrondächern) der beiden Perronlifte wurden damals auf CHF 3'062'000.00 (+/- 20 %, exkl. MWST) geschätzt. Beim Betrieb von Liftanlagen im öffentlichen Raum muss zudem mit erheblichem Betriebs- und Unterhaltsaufwand gerechnet werden. Die Projektstudie befasste sich nicht mit der nördlichen und südlichen Erschliessung der Unterführung «Mitte» ab Stadtebene (Bahnhof- und Signumplatz).

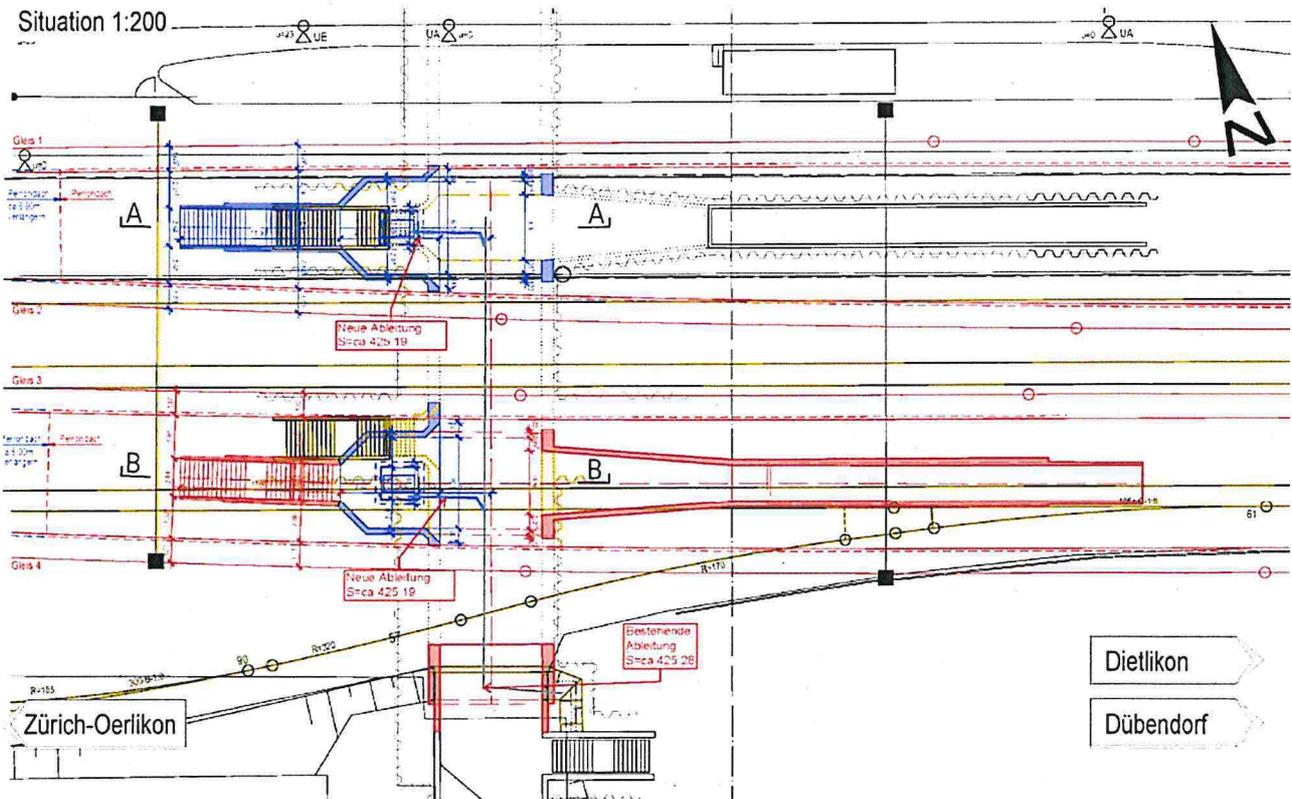


Abbildung 4: Situation Unterführung «Mitte» mit Liftlösung gemäss Projektstudie 2020

Schnitt A-A, 1:100

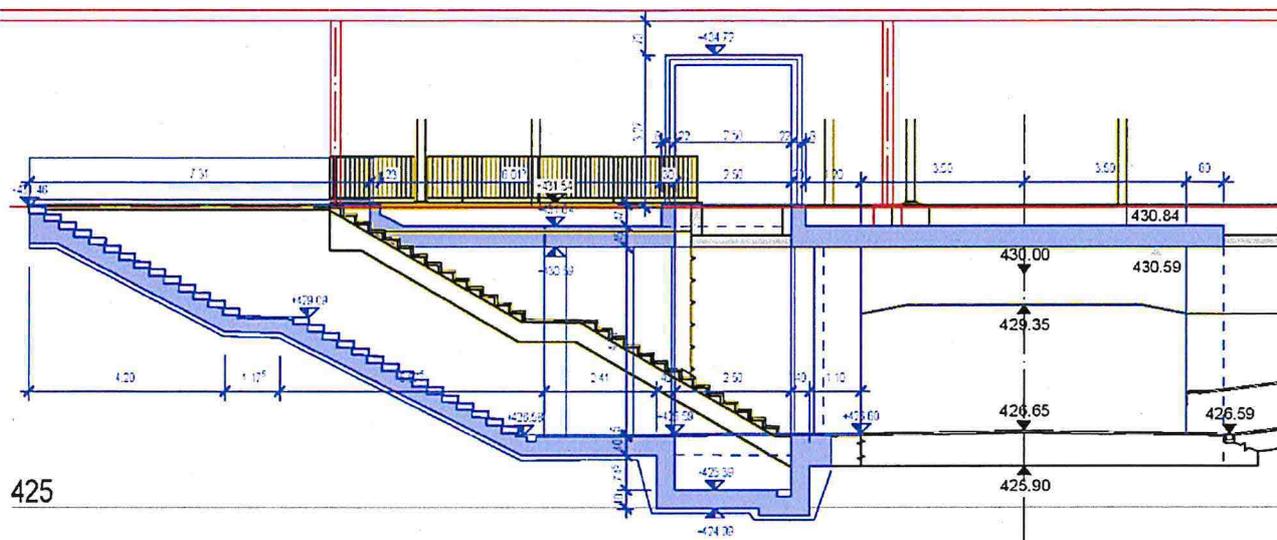


Abbildung 5: Schnitt Perronerschlussung Gleise 1/2 bei Unterführung «Mitte» mit Liftlösung gemäss Projektstudie 2020

Schnitt B-B, 1:100

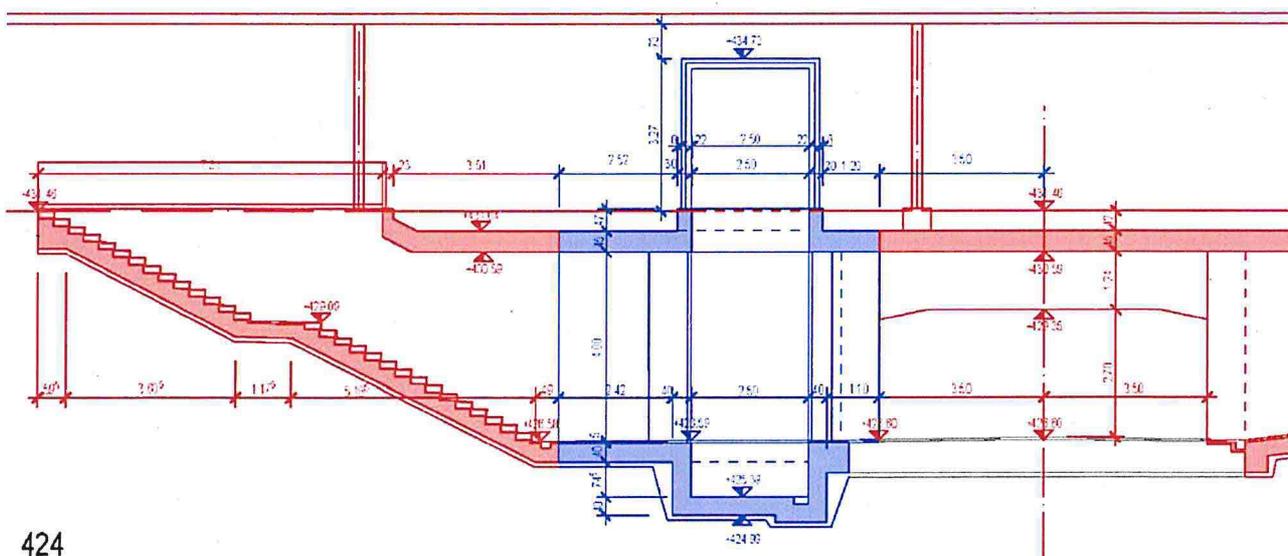


Abbildung 6: Schnitt Perronerschlussung Gleise 3/4 bei Unterführung «Mitte» mit Liftlösung gemäss Projektstudie 2020

Beschluss des Gemeinderats 2020

Der damalige Gemeinderat hat von der Projektierungsstudie der SBB am 9. Juni 2020 Kenntnis genommen. Aufgrund der einerseits sehr hohen Investitionskosten für die Perronliftanlagen und der andererseits hohen absehbaren, anderweitigen Kostenbeteiligung der Stadt im Rahmen des Projekts MehrSpur (z.B. für die Personenunterführungen Oberwiesenstrasse und Herti, die Unterführung «Ost» beim Bahnhof, die Personenunterführung Schönenhof, Werkleitungsarbeiten) hat der Gemeinderat festgehalten, dass zwingend finanzielle Prioritäten gesetzt werden müssen. Der Gemeinderat hat diese Prioritäten nicht bei den Perronliften gelegt. Entsprechend wurde in der Folge auf die Bestellung von Perronliften bei den SBB verzichtet.

In der Offerte für die Projektierung der Perronlifte inklusive Kostenschätzung haben die SBB 2020 darauf hingewiesen, dass die Bestellung der Lifte für die Bearbeitung in der nächsten Projektphase (Bau- und Auflageprojekt) bis Herbst 2020 erfolgen müsste. Da keine Bestellung seitens Stadt erfolgt ist, wurden die Perronlifte in der Folge nicht als Teil des Bau- und Auflageprojektes berücksichtigt.

Übersicht betreffende Entscheide und Informationen des Stadtrates

- 29. Okt. 2019 (GRB 2019-318) Grundsatzentscheid, an der Personenunterführung «Mitte» zusätzliche Lifteinbauten zu den Perrons zwecks Kostenschätzung – im Folgenden aufgrund Offerte SBB – vertiefter prüfen zu lassen.
- 9. Juni 2020 (GRB 2020-151) Das Schwergewicht der weiteren Planung betreffend Projekt «Brüttenertunnel» soll nicht beim Personenlift liegen.
- 15. März 2021 Öffentliche Informationsveranstaltung «MehrSpur Zürich-Winterthur – Bahnausbau via Brüttenertunnel» unter Federführung SBB, Projektierungsstand ohne Perronlifte.
- 13. April 2021 (GRB 2021-127) Auf die Bestellung von Perronliften wird im Rahmen des Projektes «Brüttenertunnel» verzichtet.
- 24. Mai 2023 Öffentliche Informationsveranstaltung «MehrSpur Zürich-Winterthur» unter Federführung SBB, Frage-Antwort, wonach derzeit keine Perronlifte geplant sind.
- 21. Dez. 2023 (SRB 2024-30) Beantwortung der Eingabe «Repräsentanten der Gesundheitsversorgung» in Wallisellen betreffend Einbau von Perronliften, Verweis auf vorgängige Entscheide (s.o.).

Plangenehmigungsverfahren zum Projekt MehrSpur

Die SBB haben für das Projekt MehrSpur im April 2023 das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Das BAV ist Bewilligungsbehörde im Verfahren und prüft die Einhaltung von geltenden Normen und Vorschriften. Dazu zieht das BAV auch andere Behörden von Bund und Kanton bei. Zudem prüft das BAV allfällige Einsprachen von Betroffenen. Das Verfahren wird mit der Plangenehmigungsverfügung des BAV abgeschlossen, welche eine «Baubewilligung» für das gesamte Projekt ist.

Das Dossier des Plangenehmigungsgesuchs lag vom 30. Mai bis 28. Juni 2023 öffentlich in allen betroffenen Gemeinden sowie im Projektraum MehrSpur in Winterthur auf und war in diesem Zeitraum auch auf der Internetseite des Kantons Zürich abrufbar. Die Veröffentlichung inklusive Hinweise auf die Möglichkeit, innerhalb der Auflagefrist Einsprache zu erheben, erfolgte fristgerecht in den amtlichen Publikationsorganen des Kantons und der betroffenen Gemeinden (in der Stadt Wallisellen am 25. Mai 2023 im Anzeiger von Wallisellen). Zudem fand am 24. Mai 2023 eine öffentliche, digitale Informationsveranstaltung unter Federführung der SBB für Anwohnende der Stadt statt. Das Verfahren richtet sich nach den bundesrechtlichen Vorgaben. Die Stadt hat keinen Einfluss auf das Verfahren und ist nicht Bewilligungsbehörde.

Hingegen hat die Stadt als «Projektbetroffene» selbst Einsprache gegen gewisse Aspekte des Auflageprojekts erhoben. Diese werden gegenwärtig durch das BAV geprüft. Die Einsprachen der Stadt betreffen allerdings nicht allfällige Liftanlagen beim Bahnhof, da für den Stadtrat auf Basis der umfangreichen Untersuchungen im Jahr 2020 kein Anlass zur Vermutung besteht, dass die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht eingehalten sind. Die Einhaltung der betreffenden Vorgaben wird zudem durch die Bundesbehörden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geprüft.

Im Plangenehmigungsverfahren für das Projekt MehrSpur wurden keine Einwände oder Einsprachen betreffend die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes eingebracht, weder von Verbänden noch von anderen Einspracheberechtigten.

Zusätzliche Abklärungen

Im Rahmen der Befassung mit der vorliegenden Initiative wurden weitere inhaltliche Aspekte untersucht, welche für die Entscheidungsfindung als relevant erachtet werden.

Vergleich mit anderen Bahnhöfen

In einer Analyse wurden grössere Bahnhöfe der Region sowie bedeutende Regionalbahnhöfe im weiteren Umfeld hinsichtlich des Vorhandenseins einer Lifterschliessung untersucht. Die Analyse zeigt, dass Lifte grundsätzlich nur dort vorhanden sind, wo kein stufenfreier Bahnzugang über Rampen möglich ist. Ausnahmen sind hinsichtlich Personenfrequenz im Vergleich zu Wallisellen deutlich stärker genutzte Bahnhöfe, wo Rampen und Lifte parallel bestehen.

Bahnhof	Ein-/Aussteiger ^a	Stufenfreie Erschliessung Perron(s) ^b		Stufenfreie Erschliessung Stadtebene ^{b, c}		Niveauunterschiede durchgängig mit Lift erschlossen ^d	Lift als Komfortlösung ^e
		Lifte	Rampen	Lifte	Rampen		
Dübendorf	7'900	nein	ja	Einseitig	ja	nein	nein
Rüti ZH	11'500	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Wallisellen	12'600	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Pfäffikon SZ	15'700	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Effretikon	16'900	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Wil SG	17'500	teilweise ^f	teilweise ^f	ja	ja	nein	nur Stadtebene
Rapperswil SG	23'000	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Z Stettbach	23'400	ja	nein	–	–	ja	nein
Uster	24'300	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Wetzikon	24'700	nein	ja	nein	ja	nein	nein
Baden	32'700	nein	ja	teilweise	ja	nein	nur Stadtebene
Aarau	37'700	nein	ja	ja	ja	nein	nur Stadtebene
Z Altstetten	37'800	ja	ja	ja	ja	ja	ja ^g
Zug	41'200	ja	nein	–	–	ja	nein
Z Stadelhofen	71'100	ja	nein	ja	nein	ja	nein
Olten	76'900	teilweise ^f	teilweise ^f	ja	ja	nein	nur Stadtebene
Z Oerlikon	82'200	ja	ja	ja	ja	ja	ja ^g
Winterthur	99'100	ja	ja	ja	ja	ja	ja ^g

^a Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) Eisenbahnreisende im Jahr 2023. Umsteigende zählen sowohl als Aus- wie als Einsteigende, also zweifach. Quelle: <https://data.sbb.ch/explore/dataset/passagierfrequenz>

^b Quelle: Interaktive Bahnhofspläne wo verfügbar (<https://plans.trafimage.ch/>), andernorts persönlicher Augenschein.

^c Wo der Perronzugang direkt ab Stadtebene erfolgt, wird dies mit dem Symbol '–' verdeutlicht.

^d Bedeutet: Um von der Stadtebene zum Perron zu gelangen, muss keine Rampe benutzt werden.

^e Komfortlösung bedeutet, dass auch ohne Lifte ein stufenfreier Bahnzugang gewährleistet ist (d.h. über Rampen). Lifte sind dort keine Komfortlösung, wo sie anstelle einer Rampe zum Einsatz kommen (oft, da räumlich der Einbau einer Rampe unmöglich oder sehr aufwändig wäre).

^f In den Bahnhöfen Will SG und Olten kommen Lifte zur Perronerschiessung dort zum Einsatz, wo keine Rampe vorhanden ist; für jedes einzelne Perron erfolgt die stufenfreie Erschiessung also entweder durch Lifte oder Rampen, nie durch beides gleichzeitig.

^g In den Bahnhöfen Zürich Altstetten, Zürich Oerlikon und Winterthur erfolgt der stufenfreie Perronzugang in jeweils einer von zwei Unterführungen mit Liften und in der anderen mit Rampen; es gibt bei diesen Bahnhöfen also keine Lifte als Komfortlösung innerhalb einer einzelnen Unterführung, nur bezogen auf den ganzen Bahnhof. Bei der Erschiessung der Stadtebene kommen teilweise Lifte und Rampen gleichzeitig zum Einsatz.

Lifterschliessung der Unterführung «Mitte» ab Stadtebene

Die beiden 2020 projektierten Perronlifte stellen die Verbindung der Ebene Unterführung «Mitte» und der Ebene der beiden Mittelperrons sicher. Die Zugänge von der Stadtebene zur Unterführung «Mitte» im Norden und Süden (Bahnhofplatz / Signumplatz) wurden nicht berücksichtigt. Zur Beurteilung einer Nutzbarkeit des gesamten Bahnhofs für beeinträchtigte Personen scheint der Einbezug dieses Aspekts jedoch wichtig.

Bereich Nord

Ab dem nördlichen Stadtgebiet, dem Busbahnhof und der Glattalbahnhof kann die Unterführung «Mitte» per bester Rampe mit einer Neigung von 12 Prozent oder während den Öffnungszeiten des Zentrums Wallisellen über die Liftanlage im Haus via Tiefgarage (mit erheblichem Umweg) erreicht werden. Das Zentrum Wallisellen ist in Privatbesitz.

Zu betreffender Liftanlage im Zentrum Wallisellen und der unterirdischen Verbindung zur Unterführung «Mitte» sind weder im privaten Gestaltungsplan «MITTIM» noch im Grundbuch Vorgaben, Rechte, Dienstbarkeiten oder Lasten vorhanden. Um die Erschliessung der Unterführung «Mitte» über den Lift im Zentrum Wallisellen sicherzustellen wäre daher eine Einigung mit dem privaten Grundeigentümer notwendig.

Die Verbindung durch das Zentrum Wallisellen bedeutet ab Bahnhofplatz zudem einen Umweg von ca. 100 Metern und weist insbesondere durch die Querung der Tiefgarage einen ungenügenden Komfort und mögliche Sicherheitsrisiken auf. Sollte der Bau von Liften für die Perronerschiessung erwogen werden, wäre daher eine ergänzende Erschliessung der Unterführung «Mitte» direkt ab Bahnhofplatz hinsichtlich des Bedarfs, der technischen Machbarkeit und der Kosten zu prüfen.

Bereich Süd

Vom Signum-Platz im Süden erfolgt der stufenlose Zugang zur Unterführung «Mitte» über die bestehende Rampe mit einem Gefälle von 9 Prozent. Im Sinne einer durchgängigen Lifterschliessung wäre ein Lift ab Stadtebene Süd als Ergänzung zu Perronliften hinsichtlich des Bedarfs, der technischen Machbarkeit und der Kosten zu prüfen.

Machbarkeit des Anliegens

Die SBB haben auf Anfrage der Stadt am 2. September 2024 in einer Stellungnahme ausgeführt, unter welchen Bedingungen ein Einbau von Perronliften im Rahmen des Projekts MehrSpur zu diesem späten Projektzeitpunkt noch möglich wäre und was die Auswirkungen davon wären. Berücksichtigt werden dabei technische, terminliche und verfahrenstechnische Aspekte. Die Stellungnahme baut auf der Projektstudie zu Perronliften von 2020 auf, bezieht sich also auf die Umsetzbarkeit des darin erarbeiteten Projekts mit zwei Perronliften in der Unterführung Mitte.

Zusammengefasst ist aus Sicht der SBB als Eigentümerin des Bahnhofs und Projektverantwortliche für das Projekt MehrSpur die Realisierung von zwei Perronliften in der Unterführung «Mitte» auf Basis der Projektstudie von 2020 vermutlich machbar, wenn sie im Rahmen des Projekts MehrSpur gleichzeitig mit dem Umbau der Perronanlagen erfolgt; der Aufwand für die Erstellung ist allerdings hoch. Die technische und terminliche Machbarkeit und die Kosten müssten in einem Studienauftrag vertieft überprüft werden – insbesondere ist es möglich, dass eine Anpassung der Statik der Perrondächer und/oder eine Anpassung der Perronkanten und Gleislage (aufgrund des veränderten Personenflusses) notwendig würde. In jedem Fall bedingt die Umsetzung der beiden Perronlifte Um- und Neuprojektierungen und eine erneute öffentliche Auflage nach Eisenbahngesetz.

Sollte die vertiefte Überprüfung aufzeigen, dass die Umsetzung der beiden Perronlifte eine Anpassung der Perronkanten und der Gleislage bedingt, würden die SBB die Bestellung der Stadt ablehnen, da dadurch die gesamten Projekttermine mit Hauptarbeiten im Bereich des Bahnhofs ab 2027 gefährdet würden. Sollte keine Anpassung von Perronkanten und Gleislage notwendig sein, wäre die Umsetzung für die SBB denkbar. Dazu müsste allerdings eine definitive Bestellung der Stadt bis spätestens Ende 2025 erfolgen, damit Anfang 2026 die Projektänderung beim Bundesamt für Verkehr zuhanden einer angepassten Plangenehmigung eingereicht werden könnte.

Aus Sicht der SBB sind Perronlifte aufgrund des gedrängten Zeitplans ausschliesslich als Variante gemäss Projektstudie von 2020 denkbar. Die SBB weisen darauf hin, dass zusätzliche Liftanlagen ab Stadtebene im Norden und Süden unabhängig auch ausserhalb des Projekts MehrSpur realisiert werden könnten.

Insgesamt kann die technische und terminliche Machbarkeit ohne vertiefte Abklärungen nicht abschliessend beurteilt werden.

Einschätzung der Kostenfolgen

Projektierung

Der Studienauftrag zur vertieften Prüfung der Kosten und Machbarkeit müsste durch die Stadt beauftragt und finanziert werden. Zudem müsste die Stadt die Projektierung der angepassten Unterführung «Mitte» finanzieren – inkl. Neuprojektierung aller durch den Einbau von Perronliften betroffenen Elemente. Eine detaillierte Offerte der notwendigen Arbeiten wird durch die SBB bis Dezember 2024 ausgearbeitet.

Eine erste Grobkostenschätzung (+/- 30 %) für Machbarkeitsprüfung, Kostenschätzung und Projektierung bis Stufe Bau- und Auflageprojekt rechnet mit Kosten von rund CHF 1.3 Mio. Die Kosten beinhalten folgende Arbeiten:

- Projektierung von zwei Liften (Basis Vorprojekt 2020)
- Neuprojektierung der Unterführung «Mitte» (neuer Querschnitt, neue Statik)
- Neuprojektierung Perrondach (Stützen / Statik)
- Anpassung Treppen und Rampen (vier Stück)
- Sachverständigenprüfung und sicherheitsorientierte Prüfung
- Aufwendungen für Detailklärungen im Plangenehmigungsverfahren (Risiko)
- Zusatz von 10 % für Unvorhergesehenes

Bei Annahme der Initiative ist vorgesehen, bis Mai 2025 prioritär zu untersuchen, ob die technische und terminliche Machbarkeit gegeben ist – insbesondere soll geprüft werden, ob der Einbau von Perronliften ohne Auswirkungen auf Gleislage und Perronkanten möglich ist – und eine Schätzung der Investitionskosten mit Genauigkeit +/- 20 % ausarbeiten zu lassen. Die vertiefte Projektierung bis Stufe Bauprojekt soll zwischen Mai und Dezember 2025 erfolgen. Zeigt der Studienauftrag im Mai 2025, dass die technische und terminliche Machbarkeit nicht gegeben ist, würden die Projektierungsarbeiten abgebrochen und ein (zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbarer) Teil der oben genannten Projektierungskosten würde nicht anfallen. In diesem Fall würde das Geschäft an einer Gemeindeversammlung mit Antrag auf Abschreibung der Umsetzung der Einzelinitiative behandelt.

Zu den nördlichen und südlichen Zugängen ab Stadtebene ist ebenfalls eine Untersuchung mit Variantenstudie notwendig. Diese würden wenn möglich integral als Teil des Studienauftrags erstellt. Aufgrund des gedrängten Zeitplans ist es aber möglich, dass über die nördliche und südliche Erschliessung als separate Vorlage zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden müsste. Dies ist möglich, da diese Erschliessungen unabhängig vom Projekt MehrSpur erstellt werden können.

Mit Annahme der Einzelinitiative durch die Gemeindeversammlung wären die Ausgaben für damit in Zusammenhang stehende Studien und Projektierungsaufträge gebunden.

Baukosten

Zeigt der Studienauftrag, dass die technische und terminliche Machbarkeit objektiv nicht absolut unmöglich ist, obliegt es der Stimmbevölkerung der Stadt, über die Bestellung von Perronliften und einen Baukredit mit entsprechenden Betriebskosten zu beschliessen. Die Folgekosten für die Umprojektierung und allfällige Mehrkosten durch Veränderungen in den Bauabläufen des Projekts MehrSpur wären Teil der Kreditvorlage.

Bezüglich Baukosten gibt die Projektstudie von 2020 Hinweise. Die Herstellkosten für zwei Perronlifte in der Unterführung «Mitte» wurden damals auf CHF 3.062 Mio. (exkl. MWST, +/- 20 %) geschätzt. Die Kosten beruhen auf der Preisbasis März 2019. Die Teuerung bis September 2024 beträgt laut Bahnbau-Teuerungsindex 12.7 %. Zudem muss die Mehrwertsteuer für die Bruttokosten berücksichtigt werden. Damit ergeben sich aktualisierte Kosten von CHF 3.730 Mio. (inkl. MWST, +/- 20 %). Zudem weisen die SBB darauf hin, dass aufgrund der zeitkritischen Anpassung und Umprojektierung zum jetzigen Zeitpunkt mit deutlich höheren Kosten zu rechnen ist, als im Jahre 2020 geschätzt wurde. Eine aktualisierte Kostenschätzung würde im Rahmen des Studienauftrags erfolgen und wäre die Grundlage für einen Baukredit, welcher dem zuständigen Organ vorgelegt wird. Aufgrund der Kostenschätzung 2020 und der zu erwartenden Mehrkosten wird davon ausgegangen, dass die Baukosten für die beiden Perronlifte in der Unterführung «Mitte» mehr als CHF 4 Mio. betragen würden und damit an der Urne über das Bauprojekt entschieden würde.

Die Kostenschätzung in der Projektstudie von 2020 beinhaltet zudem keine Kosten für eine allfällige Lifterschliessung der Unterführung «Mitte» ab Stadtebene im Norden und Süden.

Betriebs- und Folgekosten

Bei öffentlichen Aufzügen handelt es sich um eine aufwändige technische Anlage. Die Lebensdauer der Hardware beträgt 15 bis 25 Jahre, diejenige der Schalttechnik 10 bis 15 Jahre. Pro Jahr fallen mehrere zehntausend Franken Betriebs- und Unterhaltskosten an (Wartungsabo, Reinigung, Anteil an periodischen Ersatz von Hardware und Schalttechnik).

Zeitplan

Die Umsetzung von Perronliften im Rahmen des Projekts MehrSpur bedingt aufgrund der oben dargelegten Umstände einen eng getakteten Zeitplan:

- 3. Dezember 2024: Entscheid über die vorliegende Initiative durch die Gemeindeversammlung. Bei Annahme in der Folge Beauftragung der SBB zur vertieften Prüfung der Machbarkeit und Kosten und zur Projektierung in einem Studienauftrag.
- Anfang Mai 2025: Teilresultat Studienauftrag vorliegend als Grundlage für Kredit.
- 20. Mai 2025: Erste Lesung des Stadtrats zum Antrag über einen Kredit für Liftanlagen am Bahnhof.
- 30. November 2025: Urnenabstimmung zum Kredit für Liftanlagen am Bahnhof. Bei Annahme Bestellung der Liftanlagen bei den SBB.

Erfolgt eine Bestellung von Perronliften seitens der Stadt nach Ende 2025, wird diese von den SBB abgelehnt. Die verfügbare Zeit für die Ausarbeitung des Studienauftrags ist daher sehr kurz.

Stellungnahme des Initianten Werner Meier

Im Auftrag des Bundes plant die SBB mit ihrem Grossprojekt «MehrSpur Zürich-Winterthur» den Ausbau der Bahnlinien zwischen Zürich und Winterthur. In den Projektkosten von rund 3 Milliarden Franken ist auch ein bedeutender Um- und Neubau des Bahnhofs Wallisellen enthalten.

Der Bahnhof Wallisellen ist heute ein wichtiger ÖV-Knotenpunkt von SBB, Glattalbahn VBG und diversen Buslinien. Gemäss sbb.opendatasoft zählte die SBB im letzten Jahr (2023) in unserem Bahnhof werktags 15'200 Ein- und Aussteigende pro Tag. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fast 7'000. Nicht eingerechnet sind Reisende mit der Glattalbahn. Für die nächsten Jahre rechnen die Transportunternehmen mit einem zunehmenden Passagieraufkommen.

Die Stadt Wallisellen zählt aktuell ca. 18'000 Einwohnende, mehr als 22'000 Leute arbeiten in unserer Stadt. In den nächsten Jahren wird sich durch den Bau neuer Wohnungen im Süden und Süd-Osten der Stadt die Einwohnerzahl um Tausende erhöhen.

Immer mehr ältere Mitmenschen wollen mobil bleiben und solche mit körperlichen Beeinträchtigungen sollen sich ohne bauliche Barrieren in Bahnhöfen bewegen können. Nicht zu vergessen sind Reisende mit viel Gepäck, sowie Mütter und Väter mit Kinderwagen, manche haben weitere Kinder, einen Einkaufswagen oder Koffer im Schlepptau.

Bahnkundinnen und -Kunden wünschen sich vermehrt Lifte für den Zugang zu den Perronanlagen. Dies erkannte, nach zwei parlamentarische Vorstössen im September 2020, auch der Bundesrat. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) forderte im Juli 2021 die Bahnunternehmen auf, auch bei kleineren Anlagen den Einbau von Liften vorzusehen und dies bei Um- und Neubauten zu berücksichtigen.

Durch den Einbau der beiden Lifte zu den Perrons und eines Personenliftes beim Ausgang zum südlichen Gemeindegebiet (Signum-Platz) würde diesem wichtigen Anliegen Rechnung getragen.

Für den Zugang für die Öffentlichkeit vom nördlichen Gemeindegebiet her über die Liftanlagen des Zentrums Wallisellen – dieses ist im Besitz der Firma Allreal – müsste zwischen Besitzer und der Stadt Wallisellen eine Vereinbarung gefunden werden.

Der projektierte Um- und Ausbau des Walliseller Bahnhofs ist wohl die beste – eventuell auch die letzte – bezahlbare Möglichkeit, den Verkehrsknotenpunkt Wallisellen kundenfreundlich und zukunftsgerichtet zu gestalten.

Schlussbemerkungen / Empfehlung des Stadtrats auf Ablehnung

Der Stadtrat kann das Bedürfnis des Initianten grundsätzlich nachvollziehen. Die Verantwortung für den Ausbau des Bahnhofs – inklusive des Bahnzugangs – liegt jedoch bei den SBB. Diese planen und bauen ihre Anlagen so, dass das Behindertengleichstellungsgesetz eingehalten wird. Über dessen Anforderungen hinaus gehende Liftanlagen werden seitens SBB als Komfortlösung eingestuft, welche durch Dritte – hier durch die Stadt – zu finanzieren wäre.

2020 hat der damalige Gemeinderat von der Bestellung von Perronliften abgesehen, da die Investitionskosten von über CHF 3 Mio. und die potenziell hohen betrieblichen Folgekosten im Vergleich mit dem Nutzen der Lifte nicht angemessen erschienen und andere hohe Ausgaben im Rahmen des Projekts MehrSpur absehbar waren. An dieser Einschätzung hat sich seither nichts verändert – insbesondere, da die Investitionskosten bei einer jetzigen Bestellung noch deutlich höher ausfallen dürften als 2020 angenommen.

Am Bahnhof besteht bereits heute in beiden Unterführungen ein adäquater, gesetzeskonformer und lückenloser stufenfreier Bahnzugang über Rampen. Diese Zugänge werden mit den Umbaumaassnahmen des Projekts MehrSpur noch attraktiver gestaltet. Ein Vergleich mit anderen Bahnhöfen zeigt, dass die Erschliessung von Perrons mit Liftanlagen vor allem dort vorkommt, wo aus baulichen Gründen keine Rampen möglich sind. Eine Komfortlösung, also die gleichzeitige Erschliessung eines Perrons mit Lift und Rampe, ist äusserst selten und wird in der Regel nur bei sehr viel stärker frequentierten Bahnhöfen als Wallisellen umgesetzt. Eine solche Komfortlösung ist zwar angenehm, aber nicht notwendig; sie erscheint im Vergleich zu den sehr hohen Projektierungs-, Investitions-, und Folgekosten als nicht verhältnismässig.

Das Projekt MehrSpur ist weit fortgeschritten, und eine Umsetzung von Perronliften ist nur mit einem sehr gedrängten Zeitplan und einem definitiven Entscheid bis Ende 2025 möglich; dabei bestehen erhebliche Unsicherheiten betreffend technische und terminliche Machbarkeit des Vorhabens. Der Spielraum in der Planung und der Abwägung verschiedener Varianten ist durch den Zeitplan stark eingeschränkt. Zudem muss die Ausarbeitung eines Bauprojekts parallel zum politischen Prozess vorangetrieben werden. Dadurch fallend für die Stadt selbst dann hohe Projektierungskosten an, wenn sich das Vorhaben als objektiv absolut nicht umsetzbar erweist oder die Kreditvorlage für das Bauprojekt vom Stimmvolk abgelehnt wird.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat den Stimmberechtigten, die allgemein-anregende Initiative «SBB MehrSpur / Einbau Lifte zu allen Perrons» vom 18. Juni 2024 ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Abschied der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission

Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission (RGPK) hat das ihr vorgelegte Geschäft geprüft und beantragt den Stimmberechtigten, die Initiative – wie vom Stadtrat beantragt – abzulehnen.

Die RGPK ist sich ebenfalls bewusst, dass die Fortbewegung im öffentlichen Verkehr für ältere Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu mühsamen Situationen führen kann. Wir sind dennoch zum Schluss gekommen, dass neben der Wahrung der Verhältnismässigkeit auch der Einsatz von Steuergeldern in die hohen Abklärungskosten – ohne Garantie, dass das Projekt ausgeführt werden kann – aufgrund der bestehenden Situation nicht angezeigt ist.

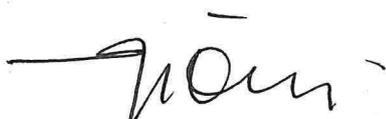
Der Stadtrat hat in seinem Antrag die Abweisung der Initiative sorgfältig und umfassend begründet. Die für die ablehnende Haltung der RGPK gegenüber der Initiative entscheidenden wichtigsten drei Punkte sind:

- Die Ausgestaltung des Bahnhofs Wallisellen entspricht heute wie auch nach der Umsetzung des Projektes SBB MehrSpur mit den Rampen und Treppenaufgängen den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes.
- Perronlifte werden von der SBB grundsätzlich dann gebaut, wenn kein stufenfreier Bahnzugang über Rampen möglich ist. Ausnahmen gibt es nur für in deutlich stärker frequentierten Bahnhöfen als Wallisellen. Daher sind alle Kosten für die Projektierung (ca. CHF 1.3 Mio.), die Erstellung (> CHF 4.0 Mio.) sowie den Unterhalt (mehrere 10'000 Franken pro Jahr) ausschliesslich durch die Stadt zu finanzieren. In vergleichbaren Bahnhöfen wie beispielsweise Uster, Wetzikon oder Dübendorf gibt es keine Perronlifte.

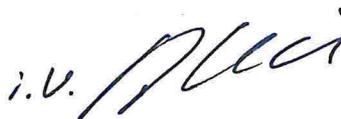
Das Risiko, die für die Abklärungen – ob der Einbau von Perronliften überhaupt möglich ist – geschätzten Kosten von rund CHF 1.3 Mio. zu verschwenden, ist unter anderem auch aufgrund der sehr späten Lancierung dieser Initiative klar vorhanden.

Zu diesem Geschäft referiert der Ressortvorsteher Tiefbau + Landschaft, Stadtrat Philipp Maurer Murbach.

Stadtrat Wallisellen



Peter Spörri
Stadtpräsident



Barbara Roulet
Stadtschreiberin / Geschäftsführerin