

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 4. Dezember 2019

1076.

Schriftliche Anfrage von Gabriele Kisker und Luca Maggi betreffend Neugestaltung der SZU-Haltestelle Manegg, Möglichkeiten für eine Anpassung der Barrieresteuerung analog der Haltestelle Binz

Am 18. September 2019 reichten Gemeinderätin Gabriele Kisker und Gemeinderat Luca Maggi (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/397, ein:

Die 2000-Watt-Siedlung Greencity ist mit dem bestehenden ÖV-Angebot der SZU sehr gut erschlossen. Weniger ideal bis gefährlich ist der direkte Zugang zum Perron angelegt. Die Barriere der SZU schliesst beim Schienenübergang am Spinnereiplatz lange bevor der Zug einfährt. So ergibt sich jedes Mal die Situation, dass die Barriere am Spinnereiplatz geschlossen ist, der Zug von Adliswil Richtung Stadt aber noch lange nicht in die Haltestelle einfährt. Sodass, wenn dann der Zug da ist, das Einsteigen nicht mehr möglich ist. Im Morgenstress ist das ein Ärger, und der eine oder die andere kriecht schon mal unter der Barriere durch, um den Zug noch zu erwischen.

Die Haltestelle Manegg wird von der SZU neugestaltet und auf die Seite Spinnereiplatz verlegt. In absehbarer Zeit werden weitere Wohnbauten auch auf der Allmendstrasse entstehen. Das Problem wird so nicht gelöst, sondern stellt sich einfach beim Zugang von der Allmendstrasse herkommend auf der anderen Seite. Es sei denn, die SZU programmiere ihren Streckenabschnitt neu. Dass das möglich wäre, zeigt sich beispielsweise bei der Station Binz. Dort schliesst die Barriere erst, wenn der Zug bereits in der Haltestelle steht.

1. Wie schätzt der Stadtrat die heutige Situation ein?
2. Was wäre zu tun, damit die Barriere erst gesenkt wird, wenn der Zug eingefahren ist?
3. Wäre eine analoge Lösung wie an der Haltestelle Binz möglich? Wenn ja, wie kann die SZU motiviert werden, diese Lösung auch in der Haltestelle Manegg umzusetzen? Wenn nein, wieso nicht?
4. In welcher Form ist der Stadtrat bei der Neugestaltung der SZU Haltestelle involviert und beabsichtigt, die Bedenken der Anwohnerschaft einzubringen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Bahnsteig der Haltestelle «Manegg» liegt heute auf der westlichen Seite der Gleise der Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU) und bedient beide Fahrtrichtungen. Der Bahnsteig ist niveaugleich zugänglich über die Bahnübergänge bei der Butzenstrasse und Spindelstrasse. Beide Übergänge sind mit Bahnschranken gesichert.

Die Anlagen der Haltestelle «Manegg» liegen auf Privatgrund der SZU und grenzen mehrheitlich an Privatgrund des Areals «Greencity». Die Spindelstrasse und die Maneggstrasse sind im Eigentum der Stadt Zürich. Die SZU plant, den Bahnsteig Manegg 2020 auf die andere, östliche Seite zu verlegen und behindertengerecht auszubauen. Die Situation mit der Barriere bleibt jedoch bestehen.

Grundlage für die heutige und die geplante Situation bilden der Quartierplan Manegg Nr. 488 und der private Gestaltungsplan. Die verkehrliche Feinerschliessung des Gebiets Manegg ist im amtlichen Quartierplan Nr. 488 Manegg geregelt. Der Quartierplan wurde zusammen mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern entwickelt. Am 14. Juli 2010 hat der Stadtrat den heute rechtskräftigen Quartierplan festgesetzt (STRB Nr. 1299/2010). Die Vorschriften zum privaten Gestaltungsplan Manegg setzte der Gemeinderat mit Beschluss Nr. 5655/2010 (GR Nr. 2008/572) fest.

Grundsätzlich ist die SZU für die Steuerung der Bahn-Barrieren verantwortlich. Aus diesem Grund wurde die SZU angefragt und darum gebeten, die Stadt bei der Beantwortung der nachfolgenden Fragen zu unterstützen. Die SZU ist sich bewusst, dass die Bahnübergänge lange geschlossen bleiben. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens suchte die SZU mit dem Bundesamt für Verkehr technische Lösungen für die Problematik der Schliesszeiten. Aufgrund der geltenden Vorschriften konnten jedoch keine Lösungen mit kürzeren Schliesszeiten gefunden werden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Wie schätzt der Stadtrat die heutige Situation ein?»):

Der Stadtrat kann die unangenehme Situation nachvollziehen. Mit dem Neubau der Haltestelle liegt der Bahnsteig künftig auf der Seite des Spinnereiplatzes. Damit verbessert sich die Situation für Fahrgäste, die auf der östlichen Seite der Gleise wohnen oder arbeiten. Sie müssen dann die Bahngleise nicht mehr queren. Die neue Situation bedeutet jedoch eine Komforteinbusse für die Fahrgäste westlich der Gleise, auf der Seite der Allmendstrasse. Als alternative Querung über die Allmendstrasse und die SZU-Gleisanlagen bietet sich künftig die geplante Passerelle «Haspelsteg» an.

Jeder Bahnübergang bedeutet eine potenzielle Gefahrenquelle, das Fehlverhalten von Personen (z. B. Überquerung des Bahnübergangs bei geschlossener Barriere) kann durch die Betreiberin oder den Betreiber auch mit baulichen Massnahmen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Eine alternative oder zusätzliche Unter- oder Überführung benötigt sehr viel Platz und bedeutet grosse Umwege für den Fuss- als auch für den Veloverkehr. Für eine nachträgliche Unter- oder Überführung sind die Platzverhältnisse beidseits der Haltestelle «Manegg» ungenügend.

Zu Frage 2 («Was wäre zu tun, damit die Barriere erst gesenkt wird, wenn der Zug eingefahren ist?»):

Die SZU gibt dazu folgende Auskunft: Mit den heutigen Vorschriften ist es bei den gefahrenen Geschwindigkeiten nicht möglich, den Bahnübergang Spindelstrasse bis zur Zugeinfahrt stadteinwärts in die Haltestelle «Zürich-Manegg» offen zu halten, auch dann nicht, wenn technische Anpassungen (neues Signalkonzept) vorgenommen würden.

Ein zeitlich gestaffeltes Senken der Barrieren Spindel- und Butzenstrasse wie heute stadtauswärts wäre theoretisch auch stadteinwärts machbar. Die Schrankenanlagen Spindel- und Butzenstrasse sind stadteinwärts jedoch gemeinsam durch das Hauptsignal vor dem Bahnübergang Butzenstrasse gesichert. Die Barrieren schliessen deshalb bei stadteinwärts fahrenden Zügen gleichzeitig. Würde die Schrankenanlage Spindelstrasse später schliessen, könnte der vorgeschriebene Durchrutschweg (als Durchrutschweg bezeichnet man den Teil des Zugfahrwegs, der als Schutzstrecke hinter der Haltestelle aus Sicherheitsgründen gesichert und freigehalten werden muss) stadteinwärts nur bei stark reduzierter Einfahrtsgeschwindigkeit eingehalten werden. Nebst den hohen Kosten für die Anpassung des Stellwerks und der Leittechnik für stadteinwärts fahrende Züge müsste auch der Streckenabschnitt zwischen Zürich-Leimbach und Zürich-Manegg mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden.

Die SZU investiert in den nächsten acht bis zehn Jahren mehrere Millionen Franken in die Verbesserung der Pünktlichkeit und die Fahrplanstabilität. Mit einer späteren Schliesszeit der Schrankenanlagen Spindelstrasse könnte der Taktfahrplan nicht mehr eingehalten werden. Eine spätere Schliesszeit des Bahnübergangs Spindelstrasse wird deshalb seitens SZU abgelehnt.

Zu Frage 3 («Wäre eine analoge Lösung wie an der Haltestelle Binz möglich? Wenn ja, wie kann die SZU motiviert werden, diese Lösung auch in der Haltestelle Manegg umzusetzen? Wenn nein, wieso nicht?»):

Gemäss Auskunft der SZU ist eine analoge Lösung wie bei der SZU-Haltestelle «Zürich-Binz» nicht möglich. Die aktuellen Vorschriften und Reglemente lassen bei Neubauten eine Anordnung wie bei der Haltestelle «Zürich-Binz» nicht mehr zu.

Zu Frage 4 («In welcher Form ist der Stadtrat bei der Neugestaltung der SZU-Haltestelle involviert und beabsichtigt Bedenken der Anwohnerschaft einzubringen?»):

Der Neubau der Haltestelle wird durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) nach Eisenbahngesetz bewilligt. Die Stadt hatte im Rahmen des PGV die Möglichkeit, ihre Anliegen mittels Einsprache einzubringen, was sie mit Ein-

sprache vom 18. September 2019 getan hat. Die Frist für Einsprachen ist abgelaufen. Im Rahmen der Gespräche zu den Einsprachen werden die zuständigen Mitarbeitenden des Tiefbauamts das in der Schriftlichen Anfrage formulierte Anliegen erwähnen. Da es sich um ein steuerungstechnisches bzw. sicherheitsrelevantes Thema in der Planungshoheit der SZU handelt, ist der Handlungsspielraum seitens SZU beschränkt. Entscheidende Instanz ist das BAV.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti