

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Bahnverkehr nach Schaffhausen-Stuttgart, eingereicht von Michael Künzle (CVP)

---

Am 24. März 2003 reichte Gemeinderat Michael Künzle namens der CVP-Fraktion mit 38 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner folgende Interpellation ein:

*„Unter der Federführung des BAV wird gegenwärtig abgeklärt, ob die internationalen Züge nach Zürich und Stuttgart künftig über Winterthur oder Bülach geführt werden sollten.*

*Leider besteht die Gefahr, dass Winterthur das Nachsehen haben könnte. Dies würde den Verlust eines wichtigen Standortvorteiles darstellen.*

*Aus der Antwort des Regierungsrates auf ein Postulat Germann/Ziegler betreffend Lindbergtunnel geht indirekt hervor, dass nach der Realisierung der Taktverdichtung der S33 und der (neuen) S16 nach Schaffhausen kostspielige Ausbauten getätigt werden müssten, wenn zusätzlich der Fernverkehr nach Stuttgart via Winterthur geführt würde. Ein Lindbergtunnel hätte aus Kostengründen (400 Mio. Franken) aber keine Priorität.*

*Daraus resultieren folgende Fragen:*

- 1. Was unternimmt der Stadtrat, damit die internationalen Züge nach Stuttgart über Winterthur geführt werden?*
- 2. Welche Streckenausbauten wären im Raume Winterthur nötig, um neben einen durchgehenden S-16 Takt auch den Fernverkehr nach Stuttgart bewältigen zu können?*
- 3. Sind angesichts der verkehrspolitischen Absichten des Bundes und der EU, aber auch angesichts der Kapazitätsprobleme auf der Strecke Zürich-Bülach-Schaffhausen zusätzliche Güterzüge auf der Strecke Schaffhausen-Winterthur zu erwarten?*
- 4. Welche Lärmschutzmassnahmen sind nach künftiger Belastung im Raume Veltheim zu erwarten?*
- 5. Ist Angesichts des stark wachsenden Verkehrsaufkommens auf der Schaffhauserstrasse (ca. 30 % mehr in zehn Jahren) eine Unterführung zu erwarten und wie hoch wären die Kosten?*
- 6. Wie beurteilt der Stadtrat ein Projekt Lindbergtunnel, wenn dadurch eine Unterführung der Schaffhauserstrasse und neue Lärmbelastungen vermieden sowie öffentlicher Raum (Bahntrasse) neu genutzt werden könnte?“*

### **Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

Der Stadtrat ist sich mit den Interpellanten und den Interpellantinnen einig, dass die verkehrliche Einbindung Winterthurs mit dem umliegenden Arbeitsmarkt (engere und weitere Region) und mit den wirtschaftlichen Zentren in der Schweiz und Europa - inkl. Stuttgart - sehr wichtig ist. Dies versucht der Stadtrat in enger Zusammenarbeit mit den SBB und dem Kanton zu realisieren.

Bei der Beurteilung von Fragestellungen, welche die Bahnentwicklung betreffen, stehen die Faktoren Nachfrage und in sich abgestimmtes, funktionierendes Gesamtsystem im Vordergrund. Dieses Gesamtsystem setzt sich aus den verschiedensten Grössen, wie Entwicklungen, Verkehrsströme und Mengen in den Bereichen Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur zusammen. Entwicklungen sind das Ergebnis eines iterativen Prozesses zwischen den Angebotsbestellerinnen (Politik, Kantone, Bund etc.) und den Anbieterinnen (Bund, SBB). Dabei tragen die knappen Finanzen dazu bei, dass nur das realisiert wird, was zwingend erforderlich ist und, gesamtheitlich betrachtet, Sinn macht.

Für den Stadtrat von Winterthur ist ein S-Bahn-Ausbau zur Verbesserung der städtischen regionalen Erschliessung vordringlich. Daneben soll aber auch ein guter Anschluss an die Eurocityzüge Zürich – Stuttgart gewährleistet sein. Der Stadtrat hat gegenüber der Volkswirtschaftsdirektion verschiedentlich geltend gemacht, dass die Verbesserung der regionalen Feinerschliessung und insbesondere die Anbindung an das nationale und internationale Eisenbahnnetz für Investorinnen und Investoren bei der Standortwahl massgebliches Kriterium und deshalb zwingend sei. Der Stadtrat hat die Volkswirtschaftsdirektion deshalb ersucht, eine Linienführung über Winterthur mit etwas höheren Ausbaurkosten (im Vergleich mit einer möglichen Linienführung über Bülach) zu favorisieren.

### **Kurz- und mittelfristige Angebotsplanung**

Gegenwärtig investieren die SBB und der Kanton Zürich im Weinland rund 50 Millionen Franken in die Bahninfrastruktur für die Einführung des Halbstundentaktes der Linie Winterthur - Schaffhausen (S33). Diese Züge, die ab Dezember 2004 verkehren, gewährleisten in Winterthur halbstündlich Anschluss auf die Schnellzüge und stündlich auf die S-Bahnzüge zum Hauptbahnhof Zürich (S12, bzw. S7/S8). In Schaffhausen besteht Anschluss auf den Eurocity nach Stuttgart. Noch offen zur Zeit ist das Ausmass des Halbstundentaktes und der Zeitpunkt, in dem das knapp bemessene Sitzplatzangebot der heutigen Züge durch Doppelstockfahrzeuge abgelöst wird. Durch den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen kann die Leistungsfähigkeit um 40 - 50 % gesteigert werden.

Im Rahmen der 3. Teilergänzung S-Bahn verkehrt zusätzlich zur S33 die S16 vom Flughafen nach Winterthur - Andelfingen - Neuhausen - Schaffhausen als beschleunigter Zug mit einer kurzen Umsteigezeit in Schaffhausen zum Eurocity nach Singen - Stuttgart. Der Einführungszeitpunkt ist abhängig von der Beschaffung neuer Doppelstockzüge, voraussichtlich 2006/2007. Aus finanziellen Gründen verkehrt diese S16 in einer Anfangsphase vermutlich nur zeitlich beschränkt.

Die Einführung eines integralen (täglich von früh bis spät) Halbstundentaktes auf der S33 zwischen den Agglomerationen von Winterthur und Schaffhausen ist für die Stadt und die Region von Winterthur von grosser Bedeutung. Der Anschluss an den Eurocity in Schaffhausen wird ausserhalb der Betriebszeit der S16 mit der S33 gewährleistet.

### **Längerfristige Angebotsplanung**

Die Führung der Eurocityzüge von Zürich nach Stuttgart ist von wirtschaftlichen Faktoren, von der Sitzplatzkapazität und der Länge der Züge, den fahrplantechnischen Randbedingungen (Knotenfahrzeiten/Anschlüsse) und von der heute beschränkten Leistungsfähigkeit der Strecken im Rafzerfeld und zwischen dem Flughafen und Winterthur bestimmt. Im Rahmen der Botschaft über den Anschluss ans Hochgeschwindigkeitsnetz wird zur Zeit ein Ausbau der

Strecke zwischen Eglisau und Neuhausen geprüft. Die Nutzniesser dieser Infrastrukturausbauten wären der Fernverkehr im Halbstundentakt Zürich-Bülach-Schaffhausen (-Stuttgart), die S-Bahn sowie der nationale und internationale Güterverkehr.

Im Rahmen des Ausbaus Bahn 2000, 2. Etappe wird zur Zeit auch eine Leistungssteigerung zwischen dem Raum Zürich Nord und Winterthur studiert. Von einem Ausbau könnte insbesondere die S-Bahn sowie der Fernverkehr (Zürich - München) profitieren. Je nach gewählter Variante sind Reisezeitverkürzungen möglich, welche die Anschlussverhältnisse in Winterthur und das S-Bahn-Angebot insgesamt verändern. Aussagen über die Auswirkungen auf den Korridor Winterthur - Schaffhausen sind beim heutigen Stand der Abklärungen nicht möglich.

### **Zu den einzelnen Fragen:**

#### Zur Frage 1:

*„Was unternimmt der Stadtrat, damit die internationalen Züge nach Stuttgart über Winterthur geführt werden?“*

Mit dem Ausbau der S-Bahn im Korridor Winterthur – Schaffhausen liegt kurz- bis mittelfristig für Winterthur und seine Regionen ein gutes Angebotskonzept vor. Der Stadtrat hat sich mehrmals beim Regierungsrat und der verantwortlichen Volkswirtschaftsdirektion für eine Favorisierung eines Ausbaus der Linie zwischen Zürich und Winterthur eingesetzt. Neben der nationalen und internationalen Bahnanbindung von Winterthur darf nicht vergessen werden, dass die erweiterten S-Bahnangebote in die Regionen mit Verbindungen zum Verkehrsknotenpunkt Zürich Hauptbahnhof und in die Region Glatttal für die wirtschaftliche Entwicklung von Winterthur kurzfristig und mittelfristig von höherer Bedeutung sind.

#### Zur Frage 2:

*„Welche Streckenausbauten wären im Raume Winterthur nötig, um neben einen durchgehenden S-16 Takt auch den Fernverkehr nach Stuttgart bewältigen zu können?“*

Die Stossrichtung für den Fernverkehr Zürich-Stuttgart ist aufgrund der Nachfrage, und der fahrplantechnischen Randbedingungen (Fahrzeit/Knotenanschlüsse) zur Zeit so, dass dieser Verkehr wohl eher über den Korridor Zürich - Bülach - Schaffhausen geleitet werden soll. Im Rahmen des Programms Finanzierung öffentlicher Verkehr und des Hochgeschwindigkeits-Verkehrs-Anschlusses (FinöV/HGV-Anschluss) ist vorgesehen, diesen Korridor und nicht die Linienführung über Winterthur, leistungsfähiger auszubauen.

Prioritäres Ziel des Stadtrates ist es, das S-Bahn-Angebot insbesondere im Korridor Zürich-Winterthur weiter zu verbessern. Dazu ist die dringende Eliminierung des Kapazitätsengpasses Winterthur-Effretikon notwendig, welche grössere finanzielle Mittel binden wird.

Zur Frage 3:

*„Sind angesichts der verkehrspolitischen Absichten des Bundes und der EU, aber auch angesichts der Kapazitätsprobleme auf der Strecke Zürich-Bülach-Schaffhausen zusätzliche Güterzüge auf der Strecke Schaffhausen-Winterthur zu erwarten?“*

Wie bereits erwähnt, steht eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Zürich-Bülach-Schaffhausen im Vordergrund. Ein auch aus verkehrlicher Sicht unerwünschtes Verlagern des Güterverkehrs auf einen anderen Korridor wird damit obsolet. Zudem kann der Streckenabschnitt Winterthur - Effretikon in absehbarer Zeit keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen, die Kapazitätsgrenze ist erreicht.

Zur Frage 4:

*„Welche Lärmschutzmassnahmen sind nach künftiger Belastung im Raume Veltheim zu erwarten?“*

Die massgebenden Grenzwerte der Lärmschutzverordnung können sowohl mit dem mittelfristig geplanten Angebot (verdichtete S33, zusätzliche S16) wie auch längerfristig eingehalten werden, so dass keine Lärmschutzmassnahmen erforderlich werden. Die nicht wahrnehmbare Lärmzunahme infolge des Mehrverkehrs wird zudem durch neues Rollmaterial mit günstigeren Lärmeigenschaften kompensiert.

Zur Frage 5:

*„Ist Angesichts des stark wachsenden Verkehrsaufkommens auf der Schaffhauserstrasse (ca. 30 % mehr in zehn Jahren) eine Unterführung zu erwarten und wie hoch wären die Kosten?“*

Massgebend für den Bau einer Unterführung sind neben den Verkehrsbelastungen (Strasse und Schiene) insbesondere Sicherheitsaspekte und Kostenfolgen. Das angesprochene wachsende Verkehrsaufkommen auf der Schaffhauserstrasse allein rechtfertigt den Bau einer Unterführung kaum. Beeinflusst durch das umliegende Strassennetz mit seinen beschränkten Knotenkapazitäten (Lindspitz, Neuwiesen-/Wülflingerstrasse, Schaffhauser-/Wülflingerstrasse) weisen die Querschnittsbelastungswerte beim Bahnübergang in den letzten Jahren keine eindeutig massiv zunehmende Tendenz auf: 1998: 9'000, 1999: 9'700, 2000: 9'600, 2001: 9'100 und 2002: 10'000 Mfz/Tag). Bezüglich Sicherheit wurde der Bahnübergang 1989 saniert, so dass der Stadtrat die nachteiligen Auswirkungen eines Unterführungsbauwerkes, wie die Trennwirkung infolge der Rampenanlagen oder die Erschliessungsprobleme der angrenzenden Quartiere für alle Verkehrsmittel, nicht in Kauf nehmen will. Für eine zuverlässige grobe Kostenschätzung (5-15 Mio Fr.) wären eingehendere Untersuchungen bezüglich Werkleitungen, Grundwasser, Anpassung des Quartierstrassennetzes etc. erforderlich.

Zur Frage 6:

*„Wie beurteilt der Stadtrat ein Projekt Lindbergtunnel, wenn dadurch eine Unterführung der Schaffhauserstrasse und neue Lärmbelastungen vermieden sowie öffentlicher Raum (Bahntrasse) neu genutzt werden könnte?“*

Der Stadtrat anerkennt die unbestreitbaren Vorteile im Bereich des Lärmschutzes, des Strassenverkehrs (Sicherheit bei den Bahnübergängen) und der Bodenbeanspruchung, die sich mit der Realisierung eines Lindbergtunnels ergeben würden. Aufgrund des Planungsstandes und der finanziellen Situation sieht er aber davon ab, mit diesen Grundlagen zu planen oder gar auf diesen aufzubauen. Der Bahnlärm beeinträchtigt die Lebensqualität entlang der SBB-Linie nur beschränkt, die Trennwirkung durch den Schienenverkehr ist bescheiden. Das Vorhaben Lindbergtunnel weist im Kontext der Verkehrsentflechtung Schiene - Strasse und der Lärmreduktion ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Der Richtplaneintrag eines Lindbergtunnels wird als Option aufrecht erhalten, aber aufgrund des nicht gegebenen verkehrlichen Bedarfs und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses von der SBB gegenwärtig nicht bearbeitet.

*Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.*

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

Wohlwend

Der Stadtschreiber:

Frauenfelder