

MehrSpur Zürich–Winterthur: Infoveranstaltung in Wallisellen

Informationsveranstaltung: Montag, 9.5.2022

Protokoll Fragen

Frage	Antwort
<p>1. Werden für die Bürger;innen Wallisellens wirklich nur die von der Gemeinde vorgestellten Kosten von CHF 4.5 Mio. anfallen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mit der SBB wurden für die Personenunterführungen und die Bestellung der Veloabstellplätze am Bahnhof eine Kostenbeteiligung der Gemeinde von CHF 4'328'130 vereinbart. Im Gemeinderat wurde die Zahl als Rahmenkredit auf CHF 4'500'000 (+/-20%, inkl. MWST) genehmigt. In dieser Summe sind allfällige Lärmschutzmassnahmen, die durch die Gemeinde ausgelöst werden könnten, noch nicht enthalten. • Beiträge der Gemeinde (-werke) an die Anpassungen der Werkleitungen sind noch nicht vollständig berücksichtigt.
<p>2. Kann beim Lärmschutz in Wallisellen garantiert werden, dass aus der Kumulation der Lärmquellen (Flug-, Bahn-, Autolärm) keine enormen Beeinträchtigungen entstehen und die Grenzwerte wirklich eingehalten werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinde macht hierzu eine Gesamtbetrachtung und wird gegebenenfalls weitere Massnahmen vorsehen und mit dem SBB-Projekt realisieren lassen. • Diese Massnahmen wären aber ausschliesslich durch die Gemeinde zu finanzieren, da die SBB die gesetzlichen Vorgaben mit dem Projekt einhält. • Gemäss Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung sind verschiedene Lärmarten wie Eisenbahn-, Strassen- und Fluglärm getrennt zu beurteilen.
<p>3. Warum werden bei den Ausbausritten keine längeren Zeithorizonte betrachtet. Die Kapazitäten sind bereits wenige Jahre nach den Ausbauten ausgereizt und erfordern neue Eingriffe. Ist es nicht sinnvoll mehr Geld auf einmal zu investieren, beispielsweise durch den Bau eines Umfahrungstunnels, um so die Anzahl der Ausbauten zu minimieren?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mit dem Ausbauschritt 2035 hat der Bund die SBB mit dem Projekt MehrSpur beauftragt Infrastrukturmassnahmen zu realisieren. Diese basieren auf dem Fahrplanangebot 2035 und beheben den heutigen Engpass zwischen Zürich und Winterthur. In der Konzeptionierung der Bahnanlagen ist eine langfristige, aufwärtskompatible Kapazitätssteigerung berücksichtigt. • Der Bund hat die SBB nicht beauftragt, einen zusätzlichen Umfahrungstunnel zu prüfen. Ein solcher wäre aufgrund der hohen Kosten nicht verhältnismässig und die Gelder sind im Ausbauschritt 2035 nicht vorhanden. • Das Parlament hat das Budget und den Auftrag an die SBB mit den präsentierten Infrastrukturbauten erteilt, in denen ist unter anderem auch die Bahnbrücke Wallisellen West enthalten ist.
<p>4. Der Bahnhof Wallisellen ist nach dem Ausbauschritt 2035 auch ein Durchfahrtsbahnhof für Fernverkehrszüge. Warum erstellt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eine neue Linienführung mittels Tunnel ist sehr teuer und dadurch nicht verhältnismässig. Die SBB

<p>man nicht eine andere Linienführung mit einer grosszügigen Umfahrung mittels eines zusätzlichen Tunnels?</p>	<p>hat den Auftrag vom Bund erhalten, die aktuell definierte Linienführung zu realisieren.</p>
<p>5. Wie viele Fernverkehrszüge werden durch Wallisellen durchfahren?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es verkehren pro Stunde in beide Richtungen insgesamt 8 Fernzüge.
<p>6. Wie schnell fahren die Züge am Bahnhof durch?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Geschwindigkeit am Bahnhof Wallisellen ist auf 120 km/h begrenzt.
<p>7. Wie viele S-Bahnlinien wären möglich? Sind die Kapazitätsgrenzen nach dem Ausbau 2035 am Limit?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Bahnausbauten zwischen Zürich und Winterthur sind grundsätzlich für das Fahrplanangebot 2035 ausgelegt. • Die neue Bahninfrastruktur wird jedoch für eine Zugfolge im 2 Minutenabstand gebaut. Haltende Züge beschränken diese Kapazität. Theoretisch könnten somit viel mehr (S-Bahn-)Züge in Wallisellen verkehren. • Die Kapazitätsgrenzen ist mit den neu gebauten Bahninfrastrukturanlagen in Wallisellen bei weitem nicht erreicht. Das Angebot könnte somit in Wallisellen auch erweitert werden, ohne dass bauliche Massnahmen an der Bahninfrastruktur in Wallisellen notwendig ist. Ein weiterer Angebotsausbau zwischen Zürich und Winterthur würde jedoch eventuell in anderen Bahnhöfen in einem weiteren Ausbauschnitt Infrastrukturmassnahmen auslösen.
<p>8. Warum wird kein Umfahrungstunnel gebaut? Die hohen Geschwindigkeiten bei der Durchfahrt der Fernzüge stellen für die Passagiere auf den Perrons eine Gefahr dar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Situation durchfahrender Züge kommt auf sehr vielen Bahnhöfen vor und lässt sich im Mischbetrieb, wie er in der Schweiz üblich ist, nicht verhindern. • Die Perrons sind auf diese Situation ausgelegt, indem sie entsprechend breiter gebaut werden und über eine grosse Länge überdeckt sind, damit sich die Fahrgäste über die Länge der Perrons besser verteilen. • Die gesetzlichen Vorgaben sind erfüllt und die Perrons entsprechend dem schweizweiten Standard für Neubauten.
<p>9. Sind die neu ausgebauten Personenunterführungen für Velofahrer:innen und auch für Fussgänger:innen geeignet?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Personenunterführungen am Bahnhof Wallisellen (Personenunterführung Mitte und Ost) sind nicht für Velos geeignet. Der Nutzen der beiden Personenunterführung ist der Bahnzugang für Fussgänger und die Quartierverbindung für Fussgänger. Beide Personenunterführungen entsprechen bereits heute der Norm für Mischverkehr. Die SBB plant daher mit dem Projekt MehrSpur den Neubau der Personenunterführung Ost als Unterführung für Fussgänger ohne Veloverkehr. Eine Durchfahrt mit Velos ist nicht erlaubt, Velos müssen gestossen werden. • Die Personenunterführungen Breite und Oberwiesenstrasse hingegen werden grosszügig für den Velos und Fussgänger:innen ausgebaut.

<p>10. Kann die heute gezeigte Präsentation irgendwo heruntergeladen werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ja, Sie können die Präsentation und die Aufzeichnung des Infoanlasses auf der Website https://mehrspur.event.sbb.ch anschauen.
<p>11. Warum ist Mischverkehr in den Personenunterführungen am Bahnhof nicht möglich? Könnte man einen Tunnel oder einen abgesperrten Bereich nur für Velofahrer:innen errichten?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Personenunterführungen Mitte und Ost werden, insbesondere in den Stosszeiten, von sehr vielen Passant:innen durchquert. Eine gemeinsame Nutzung mit durchfahrenden Velofahrer:innen würde an den Treppen und Rampen zu den Perrons ein Sicherheitsrisiko darstellen. Daher dürfen die Velofahrer:innen diese Unterführungen nicht nutzen. • Ein separater Velotunnel wäre möglich. Allerdings sind die Kosten unverhältnismässig hoch und so eine Lösung ist technisch schwer umsetzbar.
<p>12. Was würde es kosten das Bahntrasse tieferzulegen und unterirdisch zu führen? Dadurch könnte man die Veloschnellroute obendrauf verlegen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • So eine Ausbaumassnahme wäre unverhältnismässig teuer. Entsprechend sind Gelder für solche weitgehenden Bauten im vom Bund genehmigten Ausbausritt 2035 oder auch im vom Zürcher Kantonsrat genehmigten Kredit für die Veloschnellroute nicht enthalten. • Eine alternative Linienführung für die Veloschnellroute wurde in der Korridorstudie 2017 bis 2019 durch das Amt für Mobilität vom Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wallisellen und der SBB geprüft. Das Projektteam entschied jedoch, die Variante «Veloschnellroute Führung entlang Bahnweg in Hochlage» nicht weiter zu verfolgen. Durch die Führung in Hochlage ist die Verknüpfung mit dem kommunalen Velowegnetz ungenügend oder nur sehr aufwendig zu bewerkstelligen. In der Gesamtbetrachtung schneidet die Variante insbesondere aufgrund der Investitionskosten - die im Verhältnis zum Nutzen hoch ausfallen -und die problematische Integration in den gewachsenen Raum sowie die geringe Attraktivität für den Fussverkehr schlecht ab. • Ein Vorteil der Variante wäre gewesen, dass damit das Werk- und Feuerwehrgebäude nicht umgebaut hätte werden müssen.
<p>13. Das Bahnviadukt verunstaltet die Landschaft. Unser Vorschlag wäre eine Überdeckung oder eine neue Linienführung mit einem Tunnel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die SBB setzt das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur mit den Ausbauten in Wallisellen wie vom Parlament beschlossen und vom BAV beauftragt um. Entsprechend ist in Wallisellen eine Bahnbrücke geplant. In einer groben Vorstudie wurde die Variante Unterquerung (Tunnel) angeschaut. Aufgrund vieler technisch und räumlich anspruchsvollen Randbedingungen (sehr hoher Grundwasserspiegel, schlechter Baugrund, Weststrasse, Fundamente Autobahnbrücken, Werkleitungen, Heizwerkleitungskanälen, Brühlbach, Glatt) und der doppelt so hohen Kosten ist

	<p>diese Variante nicht verhältnismässig und wurde verworfen.</p> <p>Hauptargumente gegen eine Unterquerung sind</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umweltschutz: Massiver Eingriff in Brüelbach, da grossräumige Umlegung oder Dücker (Tunnel für Bach) notwendig wäre und längere Bauzeit mit höheren Bau-Emissionen (Lärm, Staub) entstünden. - immens hohen Baukosten - bautechnisch anspruchsvoller Tunnel ist risikobehaftet. <p>Die SBB geht mit den öffentlichen Geldern haushälterisch um und berücksichtigt neben den Baukosten auch den Unterhalt. Ein Tunnel ist im Unterhalt wesentlich teurer als eine Brücke und damit nicht nachhaltig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Linienführung des Projekts MehrSpur wurde in langjährigen, politischen Prozessen erarbeitet. Das Projekt ist durch den Sachplan Infrastruktur, Teil Schiene, des Bundes und den kantonalen Richtplan definiert und damit von Bund und Kanton bestätigt. Es besteht unter Bund, Kanton und SBB der Konsens, die notwendige Kapazität zwischen Zürich und Winterthur in Form des Projekts MehrSpur zu schaffen. Damit wird für die Reisenden der grösste Nutzen aller Schienenverkehrsarten generiert. Die beiden Extreme, ein Tunnelsystem zwischen Oerlikon und Winterthur oder gar kein Brüttenertunnel, wurde in der iterative Lösungsfindung verworfen. Seitens SBB sind diese Vorgaben umzusetzen. Es besteht kein Spielraum für eine alternative Linienführung oder zusätzliche Tunnelbauwerke.
<p>14. Warum zeigt die SBB heute nur Skizzen? Möchte die SBB dadurch die wahren Dimensionen der Überwerfung herunterspielen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Entscheid für die Darstellungen haben wir bewusst gefällt. Sie nehmen die Optik der Anwohnenden und Reisenden auf. Damit lässt aus Sicht der SBB besser und offener kommunizieren.
<p>15. Bei der Planung des Grossprojekts ist auch das ASTRA mit der Autobahn betroffen. Gibt es dazu einen gemeinsamen Austausch zwischen dem BAV und dem ASTRA? Wird gemeinsam gesprochen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir haben im Projekt MehrSZürich–Winterthur einen Austausch mit dem BAV und dem ASTRA. Insbesondere bei den Projekten in Dietlikon findet eine Koordination mit dem ASTRA und dessen Projekt Galltalautobahn statt.
<p>16. Wie verbessert sich die Sicherheit und der Nutzen für die Bevölkerung in Wallisellen durch das Projekt? Was wird für die Verhältnisprävention (menschengerechte Gestaltung der Arbeits-, Mobilitäts- und Lebensbedingungen) getan?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die SBB baut den Bahnhof Wallisellen nach den aktuell geltenden Normen und Richtlinien für Perronanlagen aus. Der sichere Bereich auf den Perrons ist als die Fläche zwischen den taktilen Linien definiert. Die Gefahrenbereiche (Bereich zwischen taktiler Linie und Gleis) werden entsprechend der Geschwindigkeit der durchfahrenden Züge und der Zuggattung (Personen- oder Güterzug) festgelegt – damit sind die physikalischen Eigenschaften von

	<p>Sog- und Druckwirkung (Bernoulli Effekt) berücksichtigt. Entsprechend wurde in Wallisellen die Perronanlagen für durchfahrende Schnellzüge dimensioniert.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als Massnahme der «Verhältnisprävention» wird die Neigung der Perronanlagen nach innen gerichtet – damit z.B. keine ungesicherten Kinderwagen oder Rollstühle auf die Gleise rollen können. • Ein zentraler Punkt ist zudem die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz, damit die Zugänge zu den Perrons und den Zügen barrierefrei möglich sind.
<p>17. Besteht in den Bahnhöfen Löwenstrasse und Museumsstrasse im Zürich HB ein Engpass? Warum wird das Problem bei Ausbauprojekten immer verlagert?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Bahnhöfe Löwenstrasse und Museumstrasse sind noch nicht am Kapazitätslimit und können noch mehr Züge aufnehmen. Jedoch muss berücksichtigt werden, dass bei einem Angebotsausbau die ganzen Linien und das ganze S-Bahn-Netz betrachtet werden muss und nicht nur die Kapazität von einzelnen Bahnhöfen.
<p>18. Warum werden im Bahnhof Wallisellen keine Lifte gebaut?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Von beiden Unterführungen führen gedeckte Treppen und Rampen zu den Perrons. Damit ist das Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt. • Bei der Unterführung Mitte gibt es bereits Treppen und Rampen. Zusätzlich kann die Unterführung Mitte auf der Nordseite über das Einkaufszentrum mit einem Lift erreicht werden (nicht Eigentum SBB, sondern im Eigentum des Einkaufszentrums, um zur Tiefgarage zu gelangen). • Der Gemeinderat Wallisellen lehnte eine Bestellung von Liften an die SBB ab.
<p>19. Warum hat der Bahnhof vier Perronkanten? Die durchfahrenden Züge bräuchten ja keine Perronkante, da sie ja nicht halten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bahnhof Wallisellen verzweigen sich die Linien nach Dietlikon und nach Dübendorf. Die Bahnbrücke Wallisellen West ermöglicht die niveaufreie Entflechtung der beiden Linien. Zusammen mit den vier durchgehende Gleisen im Bahnhof Wallisellen wird damit gewährleistet, dass die zusätzlichen Züge von Wallisellen nach Zürich Oerlikon ohne ein ebenerdiges Abkreuzen verkehren können und damit den Gegenverkehr nicht Behinderung (Vergleich mit Autobahn: Dort gibt es auch keine ebenerdigen Kreuzungen sondern Viadukt zur Entflechtung der Fahrspuren). • Die Anlagentopologie bedingt zukünftig einen linienmässigen Betrieb am Bahnhof Wallisellen, das heisst: <ul style="list-style-type: none"> - von und nach Dietlikon fahren die Züge am bestehenden Perron 1/2 im Rechtsbetrieb; somit kommt der Zug rechtsfahrend auf dem Gleis 1 von Dietlikon an und fährt weiter nach Oerlikon und in die andere Richtung verkehrt der Zug

	<p>rechtsfahrend über Gleis 2 von Oerlikon nach Dietlikon (gilt für durchfahrenden Schnellzüge und haltenden S-Bahnen) .</p> <p>- Die Züge von und nach Dübendorf verkehren zukünftig am neuen Perron 2/3 im Linksbetrieb; somit kommt der Zug linksfahrend auf dem Gleis 3 von Oerlikon an und fährt weiter nach Dübendorf und in die andere Richtung verkehrt der Zug linksfahrend über Gleis 4 von Dübendorf nach Oerlikon. Diese Lösung mit Linienbetrieb hat den Vorteil, dass vom Bahnhof Wallisellen in Richtung Oerlikon bis zur neuen Bahnbrücke nur eine 3- statt 4-gleisige Anlage gebaut werden muss.</p>
--	---