

MehrSpur Zürich–Winterthur: Infoveranstaltung in Winterthur

Informationsveranstaltung, 19.05.2022

Protokoll Fragen

Frage	Antwort
Es scheint, dass die Brücke Neumühle und die neuen Bahnlinien näher am heutigen Lärmschutzdamm im Gebiet Neumühle geplant sind. Wird der bestehende Lärmschutz bestehen bleiben?	Die Bahngleise werden weiterhin mit Lärmschutzmassnahmen abgegrenzt. Ob mit einem Lärmschutzdamm oder mit Lärmschutzwänden ist noch Gegenstand der aktuellen Planung. Die Brücke Neumühle wird als Trogbrücke ausgebildet, dies wird die Lärmemissionen reduzieren.
Ist mit dem Bau des Tunnels Storchen mit viel Lärm und Logistikverkehr zu rechnen?	Der Tunnel Storchen wird in der sogenannten Tagbauweise erstellt. Das heisst, zuerst werden die Stützwände erstellt, dann sukzessive die Baugrube ausgehoben und am Schluss wieder überdeckt. Die Logistikwege werden in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Winterthur diskutiert und erarbeitet.
Können Sie schon Aussagen machen über den An- und Abtransport von Material?	Zurzeit können wir noch keine Detailangaben zu den Logistikwegen machen. Uns ist das Bedürfnis der Anwohnenden bewusst und wir versuchen, Quartierstrassen wenn möglich zu meiden. Die Logistikplanung findet in enger Zusammenarbeit mit der Stadt statt und wir werden die Anwohnenden zu einem späteren Zeitpunkt darüber informieren.
Wie kommt man in Zukunft in die Naherholungszone Tössmühle?	Während der Bauarbeiten werden die Wanderwege aus Sicherheitsgründen teilweise temporär umgeleitet werden müssen.
Wo wird das Interventionszentrum genau gebaut?	Das Interventionszentrum wird beim Försterhaus gebaut.
Mit wieviel Verkehr und Transporten ist in Zukunft bei dem Interventionszentrum zu rechnen?	Unser Feuerwehruzug (Lösch- und Rettungszug) fährt auf der Schiene und nicht auf der Strasse. Es wird lediglich Pendelverkehr geben von den SBB Mitarbeitenden, die im Interventionszentrum ihren Arbeitsplatz haben werden.
Vertreter der Interessensgemeinschaft Bahndreieck präsentiert die Zielsetzungen der IG und Aufruf zur Mitgliedschaft. Erste Kontakte mit der SBB und mit der Stadt Winterthur haben bereits stattgefunden.	Die Gründung der IG Bahndreieck wird begrüsst. Ein weiteres Treffen ist bereits organisiert. Die IG konnte an der SBB Veranstaltung ihre Flyer verteilen.
Wieso wird der Bahnhof Winterthur Töss erst so spät behindertengerecht ausgebaut?	Der behindertengerechte Umbau vom Bahnhof Winterthur Töss hängt mit den restlichen Umbauten der Anlagen für den Ausbauschnitt 2035 zusammen, daher ist ein Vorziehen der Arbeiten nicht möglich. Ein Vorziehen würde bedeuten, man würde jetzt etwas bauen, das wenige Jahre später wieder rück- und neu gebaut werden müsste.
Wieso wird nicht der Hausperron (Gleis 1) nicht vorzeitig behindertengerecht umgebaut?	Diese Variante wurde geprüft und musste leider wieder verworfen werden aufgrund von technischen Abhängigkeiten mit dem gesamten Umbau der Bahnstrecke.

Werden Wanderwege über Jahre unterbrochen sein?	Wir werden Wanderwege aus Sicherheitsgründen teilweise temporär umlegen müssen. Zum Beispiel beim Bau der Brücken über die Töss, da ist es unter den Baustellen schlichtweg zu gefährlich.
Wieso wird jetzt eine so grosse Betonbrücke gebaut, wenn die Stadt mit der Masterplanung Süd in diesem Gebiet wachsen möchte?	Mit dem Masterplan Süd wird die Brücke gut integriert werden und viel weniger gross wirken.
Vor 3 Jahren gab es Seite Freiestrasse noch eine Rampe. Diese ist auf den Plänen nicht mehr ersichtlich.	Das ist richtig, die früher geplante Rampe ist weggefallen. Neu wird eine Treppe und ein Lift erstellt. Grund für die Änderung sind die engen Platzverhältnisse und die Bäume, die bei einer Rampenlösung hätten gefällt werden müssen.
Anstatt einer Haltestelle Försterhause wird neu von einer Haltestelle Dätt nau gesprochen. Ist diese Haltestelle überhaupt realistisch?	Eine neue Haltestelle Dätt nau ist Stand heute bei der SBB noch nicht konkret in Planung, die SBB hat keinen Auftrag dazu. Zu beachten ist, dass der Entscheid für neue Haltestellen bei Kanton (ZVV mit Angebotskonzept) und Bund liegt. Grundsätzlich ist der Ausbau MehrSpur Zürich-Winterthur aufwärtskompatibel für eine allfällig zukünftige Haltestelle an diesem Ort.
Wieso braucht es eine Haltestelle in Dätt nau?	Wenn in Zukunft die A1 in einem Tunnel geführt wird, ist Fläche zur Entwicklung frei. Insbesondere für Arbeitsplätze aber auch Wohnflächen und Naherholung. Die Nutzerzahlen für einen Bahnhof Dätt nau würden entsprechend anwachsen. Die Stadt sieht hier grosses Potential.
Ein Tunnel hat zwei Enden. Sind die notwendigen Flächen bereits im Besitz der SBB?	Der Brüttenertunnel hat 3 Tunnelportale: in Dietlikon, in Bassersdorf und in Winterthur. Aktuell finden Verhandlungen mit den Landeigentümern statt. Diese sind noch am Laufen.
Wie wird der Tunnel gebaut?	Zurzeit ist angedacht mit zwei Tunnelbohrmaschinen (TBM) von Dietlikon her in Richtung Winterthur den Tunnel zu bauen. Der Ast Richtung Bassersdorf wird in einem konventionellen Vortrieb erstellt.
Das Projekt ist sehr gross. Ist die SBB überzeugt von dem Projekt?	Das Schweizer Volk hat für den Ausbau 2035 gestimmt. Die SBB hat vom Bund den Auftrag erhalten, die dafür notwendigen Anlagen zu bauen. Daher sind wir vom Projekt überzeugt.
Braucht es neues Rollmaterial für den künftigen Viertelstundentakt?	Ja. Für den Angebotsausbau wird zusätzliches Rollmaterial beschafft werden und zusätzlich wird altes, bestehendes Rollmaterial ersetzt werden.