

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 131/2002

Sitzung vom 10. Juli 2002

**1093. Postulat (Lindbergtunnel)**

Kantonsrat Willy Germann und Kantonsrätin Regula Ziegler-Leuzinger, Winterthur, haben am 29. April 2002 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit den SBB und der Stadt Winterthur abzuklären, ob verschiedene Verkehrsprobleme im Raum Winterthur–Schaffhausen durch einen Lindbergtunnel besser gelöst werden können als durch verkehrsspezifische Einzelmassnahmen. Zugleich müssten langfristige Perspektiven des öffentlichen Verkehrs durch das Weinland entwickelt und ein grober Kosten-Nutzen-Vergleich zwischen möglichen Optionen angestellt werden. Falls nötig, sollte darauf ein Vorprojekt ausgearbeitet werden.

Begründung:

Verschiedene Bauvorhaben könnten einen allfälligen Lindbergtunnel, der im kantonalen Richtplan eingezeichnet ist, buchstäblich verbauen oder verzögern. Erwähnt seien nur ein allfälliges Parkhaus für das Kantonsspital Winterthur auf dem SBB-Areal oder eine durch eine Volksinitiative verlangte Haltestelle Veltheim.

Bereits bei der Einführung des «Hinketaks» zeigte es sich, dass die Linie Winterthur–Schaffhausen ohne bauliche Massnahmen an die Kapazitätsgrenze stösst. Weitere Fahrplanverbesserungen, unter anderem durch einen ausgebauten Fernverkehr nach Stuttgart, durch die Verlängerung der S16, durch direkte Schnellzüge Schaffhausen–Flughafen-Zürich und wahrscheinlich durch zusätzlichen Güterverkehr zur Entlastung anderer Nord–Süd-Achsen, könnten weitere Doppelspurausbauten erfordern, dies unter anderem auch auf dem Gebiet der Stadt Winterthur. Letztere wären aber nur sehr beschränkt oder unter enormem Kostenaufwand möglich.

Im Raum Winterthur müssten früher oder später auch entlang der Linie Winterthur–Schaffhausen Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden. Ebenso ist zu erwarten, dass eingreifende Verkehrsmassnahmen an der Schaffhauserstrasse gefordert werden, wenn die künftig häufiger geschlossene Barriere einen Rückstau bis an die angrenzenden Knoten verursachen würde, wovon auch der Busverkehr beeinträchtigt werden könnte. Ein Lindbergtunnel könnte mehrere solche Verkehrsprobleme lösen und attraktive Optionen für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr, aber auch für die Neunutzung des bisherigen Trassees eröffnen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines solchen Tunnels könnte sich in einem Vergleich längerfristig als günstig erweisen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Willy Germann und Regula Ziegler-Leuzinger, Winterthur, wird wie folgt Stellung genommen:

Die heutige Bahnstrecke Winterthur–Schaffhausen führt durch das Weinland und ist abgesehen vom Abschnitt Neuhausen–Schaffhausen und einer kurzen Teilstrecke bei Marthalen einspurig ausgebaut. Im kantonalen Richtplan ist im Raum Winterthur ein doppelspuriger, etwa 3,5 Kilometer langer Bahntunnel unter dem Lindberg eingetragen. Der Tunnel soll in Winterthur-Nord beginnen und in Ohringen enden, wo er in die bestehende Bahnlinie Winterthur–Schaffhausen münden würde. Mit dem Bau des Lindbergtunnels könnte ein Teilstück dieser bestehenden Bahnlinie auf städtischem Gebiet im Raum Veltheim aufgehoben werden. Solche Richtplaneinträge sind behördenverbindlich und müssten beispielsweise bei der Erteilung einer Baubewilligung für ein anderes Objekt berücksichtigt werden.

Die S33 verkehrt zwischen Winterthur und Schaffhausen grundsätzlich stündlich. In den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot in Last-richtung mit Zusatzzügen verdichtet, sodass während zweier Stunden annähernd ein Halbstundentakt besteht. Da im Weinland ein deutlicher Bevölkerungszuwachs erwartet wird, mussten die Voraussetzungen geschaffen werden, damit der öffentliche Verkehr einen wesentlichen Anteil des erwarteten Mehrverkehrs übernehmen kann. Im Rahmen der Untersuchungen zum Ausbau dieser Strecke zwecks Verdichtung des Angebotes der S33 wurde festgestellt, dass ein Ausbau auf Doppelspur im Raum der Stadt Winterthur aus Platzgründen praktisch ausgeschlossen werden muss. Dagegen kann mit kleineren Ausbauten auf der Strecke und in einzelnen Bahnhöfen eine Angebotsverdichtung erreicht werden. Mit Beschluss vom 20. August 2001 hat der Kantonsrat einen Staatsbeitrag von 13,5 Mio. Franken für diese Ausbauten auf der Strecke bewilligt (Vorlage 3840). Dadurch kann die S33 ab Fahrplanwechsel im Dezember 2004 tagsüber zweimal stündlich verkehren.

Zusätzlich wird voraussichtlich die S16 vom Flughafen bis Schaffhausen verkehren können, sobald für die S-Bahn dank einer Neubeschaffung zusätzliches Rollmaterial zur Verfügung steht, das im Übrigen auch lärmärmer sein wird. Die S16 wird Winterthur, Andelfingen und Neuhausen bedienen. In der Anfangsphase (etwa 2006) ist allerdings vorgesehen, dass sie nur in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend verkehrt. Dadurch können die heute tagsüber vereinzelt über diese Strecke verkehrenden internationalen Züge Richtung Stuttgart ohne Konflikte weiterhin geführt werden. Auch die Güterzüge be-

anspruchen die Strecke nur unwesentlich. Die Hauptachsen für den Güterverkehr nach Norden führen über Bülach–Schaffhausen oder Bülach–Basel, sodass nur vereinzelt Güterzüge über die Strecke im Weinland geführt werden. Ein Ausbau der Bahnstrecke von Winterthur nach Hettlingen ist somit aus Kapazitätsgründen für das heute geplante Angebot nicht notwendig.

Im Zusammenhang mit dem Anschluss der Schweiz an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz erarbeitet das Bundesamt für Verkehr (BAV) zurzeit die Botschaft für ein Rahmengesetz und einen Verpflichtungskredit (HGV-Gesetz). Dabei wird unter der Federführung des BAV unter anderem abgeklärt, ob die internationalen Züge von Zürich nach Stuttgart in Zukunft über Winterthur oder über Bülach geführt werden. Sollte der Entscheid zugunsten einer Linienführung über Winterthur ausfallen, müssten die Strecken so angepasst werden, dass einerseits drei S-Bahn-Linien in Lastrichtung pro Stunde geführt werden könnten, um die nötigen Kapazitäten zu erreichen, und andererseits die Verbindung zum Flughafen und Zürich-Nord gewährleistet werden kann. Falls dies aus Gründen der Leistungsfähigkeit einen Streckenausbau zwischen Winterthur und Hettlingen erforderte, stünden zunächst Lösungen auf der vorhandenen Infrastruktur im Vordergrund. Der Lindbergtunnel könnte aber zu den Varianten gehören, die allenfalls zu prüfen wären. Dabei ist allerdings festzuhalten, dass für den etwa 3,5 Kilometer langen Tunnel mit Baukosten von bis zu 400 Mio. Franken gerechnet werden muss. Falls der Bau des Lindbergtunnels unabhängig von der HGV-Botschaft durch den Kanton Zürich vorangetrieben würde, müsste die Finanzierung zu Lasten des Verkehrsfonds erfolgen, dessen Mittel jedoch in nächster Zeit für dringliche Projekte des öffentlichen Verkehrs benötigt werden, die für die Entwicklungsfähigkeit des Wirtschafts- und Lebensraumes Zürich unabdingbar sind, wie der zweite Durchgangsbahnhof in Zürich, die Glattalbahn und die 3. Teilergänzungen zur S-Bahn. Damit sind die Mittel des Verkehrsfonds für die nächsten Jahre weitgehend gebunden.

Zu einer Haltestelle in Veltheim wurde bereits im Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zu den Postulaten KR-Nr. 318/1997, KR-Nr. 359/1998 und KR-Nr. 240/2000 ausführlich Stellung genommen (Vorlage 3952). Es wurde dargelegt, dass das Gebiet Veltheim durch die Trolleybuslinie 2 bereits sehr gut erschlossen ist und eine hohe Angebotsqualität aufweist. Zudem hätte eine Haltestelle Veltheim ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, weshalb sie nicht weiterzuverfolgen ist.

Zurzeit fehlt es somit sowohl an einer sachlichen Notwendigkeit, die Planung eines Lindbergtunnels voranzutreiben, wie auch an den finanziellen Mitteln für den Bau eines solchen Tunnels. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 131/2002 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**