

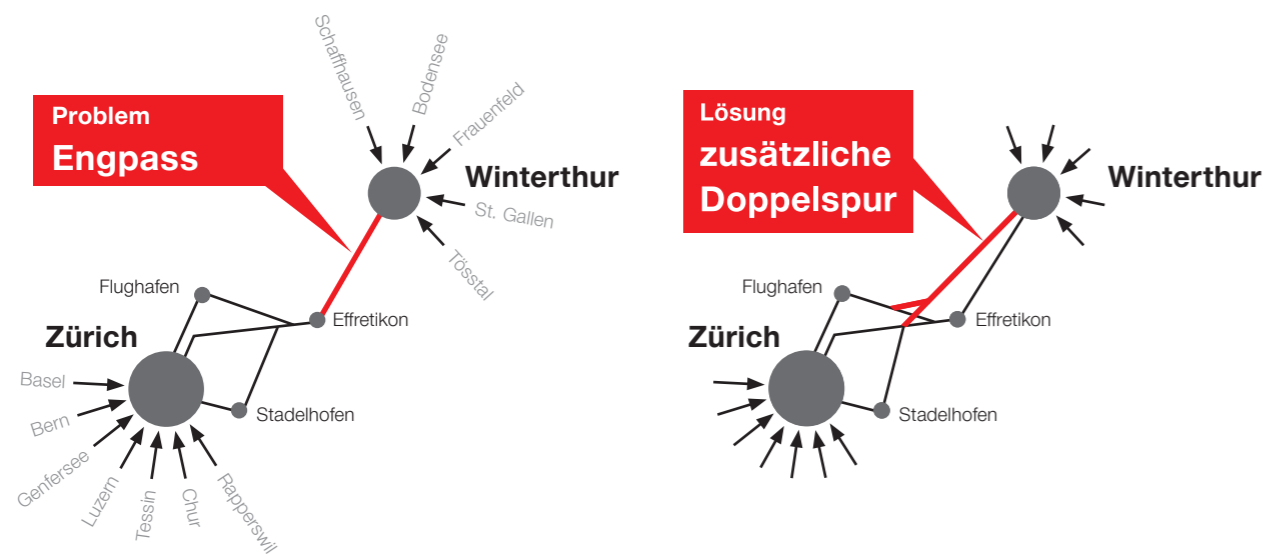
# MehrSpur Zürich–Winterthur.

Bahnausbau via Brüttenertunnel.



## Mehr Kapazität für den Bahnverkehr zwischen Zürich und Winterthur.

Die Strecke Zürich–Winterthur ist ein Kernstück des regionalen wie auch des schweizweiten Bahnverkehrs. Über diese wichtige Verbindung zwischen der Ost- und Westschweiz verkehren täglich rund 670 Züge mit 120 000 Reisenden. Damit ist dieser Abschnitt vollständig ausgelastet und behindert den notwendigen Ausbau des Bahnverkehrs. Mit dem Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur beseitigen wir diesen Engpass.



### Das Bahnnetz steht vor grossen Ausbausritten.

Die Schweizer Bahninfrastruktur muss in den kommenden Jahren stark ausgebaut werden, um mit der zunehmenden Nachfrage Schritt halten zu können. Die SBB plant gemeinsam mit dem Bund den Ausbausritt 2035 für den schweizweiten Bahnverkehr. Und mit der Zürcher S-Bahn 2. Generation erarbeiten der Zürcher Verkehrsverbund ZVV und die SBB einen langfristigen Ausbau des Zürcher S-Bahnnetzes.

### Das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur.

Für den Ausbau des S-Bahn- und des Fernverkehrs muss der Engpass zwischen Zürich und Winterthur beseitigt werden. Mit dem Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur nehmen wir diesen wichtigen Schritt in Angriff. Wir bauen eine zusätzliche Doppelspurlinie zwischen Zürich und Winterthur. Damit diese ihre volle Leistungsfähigkeit erreichen kann, wird auch der Bahnhof Zürich Stadelhofen erweitert.



**Anna Barbara Remund**  
Vizedirektorin des Bundesamts für Verkehr (BAV) und Abteilungsleiterin Infrastruktur.

«Die Bahn ist wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit des Landes und für die Lebensqualität. Sie soll auch in Zukunft die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden decken: attraktive Verbindungen, pünktliche Züge, bezahlbare Billette. Deshalb ist der Ausbau des Schweizer Bahnnetzes von grosser Bedeutung.»

## Das bringt das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur konkret.

Mit dem Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur wird die Bahnkapazität zwischen Zürich und Winterthur um 30 Prozent auf rund 900 Züge und 156 000 Reisende pro Tag ausgebaut. Damit wird Reisen schneller, einfacher und komfortabler.



### Mehr Züge.

Zwischen Zürich und Winterthur werden zwei Fernverkehrslinien zukünftig im Viertelstundentakt fahren. Im Zürcher S-Bahnnetz wird der Viertelstundentakt zum Grundtakt.



### Schnellere Verbindungen.

Auf den Fernverkehrslinien wird die Fahrzeit zwischen Zürich und Winterthur um bis zu 8 Minuten kürzer.



### Bessere Anschlüsse.

Im Fernverkehr und auf dem Zürcher S-Bahnnetz werden die Wartezeiten kürzer und die Züge pünktlicher.



### Mehr Reisekomfort.

Sowohl im Fernverkehr wie auch im Zürcher S-Bahnnetz wird Reisen dank zusätzlicher Züge und Sitzplätze komfortabler. Im S-Bahnnetz werden zudem neue Doppelstockzüge verkehren.



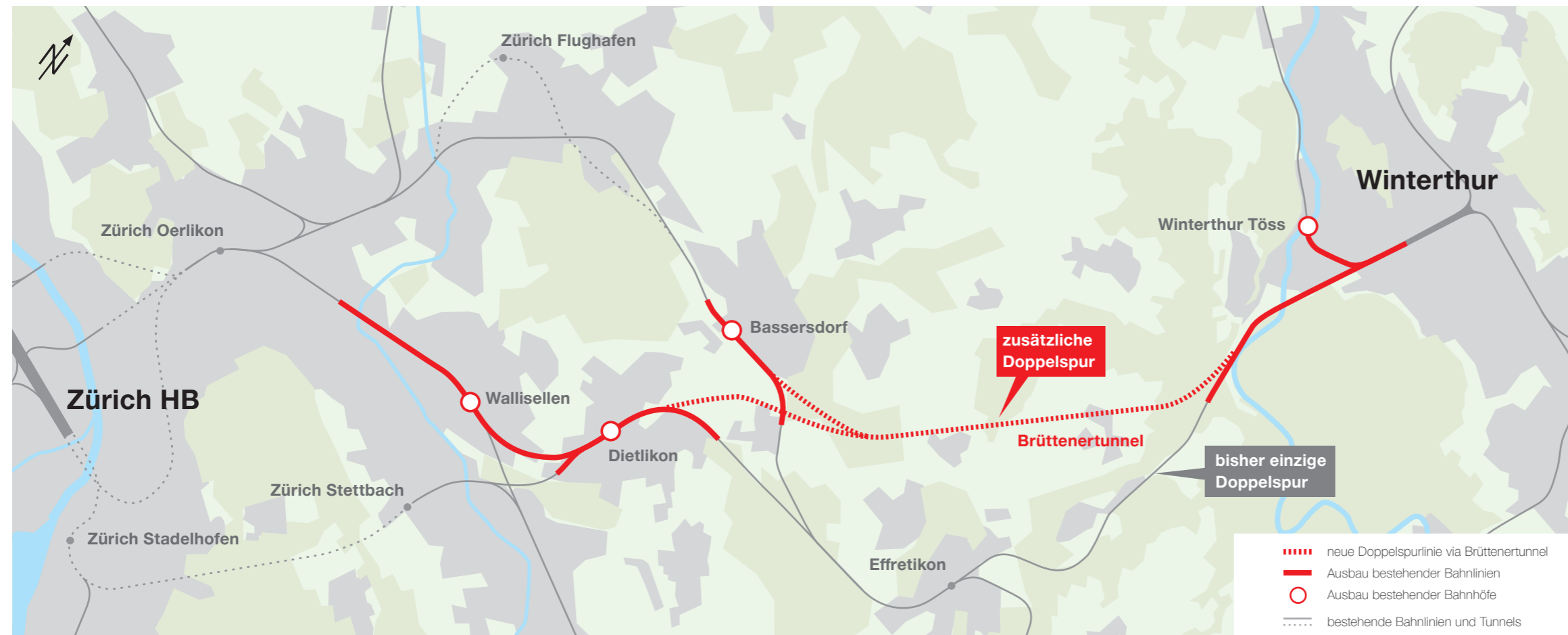
### Effizienter Güterverkehr.

Der Güterverkehr ist künftig auf der Ost-West-Achse im Halbstundentakt und dank des Expressnetzes schweizweit schneller unterwegs.

# Das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur auf einen Blick.

Der gesamte Bahnverkehr zwischen Zürich und Winterthur nutzt heute die einzige Doppelspurverbindung via Effretikon. Dieser Streckenabschnitt ist somit ein regelrechter Flaschenhals für den Bahnverkehr. Mit einer neuen Doppelspurlinie durch den Brüttenertunnel, dem Ausbau von vier Bahnhöfen und bereits bestehender Linien wird nun die dringend notwendige Entlastung geschaffen.

Mehr Infos zu den Bauprojekten  
[www.sbb.ch/mehrspur-bauprojekte](http://www.sbb.ch/mehrspur-bauprojekte)



## Ausbau von mehreren Bahnhöfen.

Die Bahnhöfe Dietlikon, Bassersdorf, Wallisellen und Winterthur Töss werden ausgebaut, damit für die zusätzlichen Reisenden und Züge ausreichend Platz zur Verfügung steht. So werden neue Perrons erstellt, die Zugänge verbreitert, barrierefrei ausgebaut und teilweise Veloparkplätze geschaffen.



Visualisierung: geplante Brücke Neumühle bei Winterthur Töss.



## Brüttenertunnel.

Der Brüttenertunnel wird rund 9 Kilometer lang und verfügt über zwei Tunnelröhren mit je einem Gleis. Im Tunnel verkehren die Züge mit 160 Stundenkilometer. Die Fahrzeit im Tunnel beträgt somit rund 3 Minuten. Die beiden Tunnelröhren sind je rund 10 Meter breit. Zwischen den beiden Tunnel gibt es 20 Querverbindungen. So kann bei einem allfälligen Ereignis in einem Tunnel der andere Tunnel als Fluchtweg genutzt werden.



Visualisierung: geplantes Tunnelportal bei Dietlikon.

## Tunnelportale bei Bassersdorf, Dietlikon und Tössmühle.

Das nördliche Portal des Brüttenertunnels liegt bei Tössmühle bei Winterthur. Die Tunnelröhren teilen sich und enden in zwei Tunnelportalen im Süden: bei Bassersdorf und bei Dietlikon.

## Umfangreiche bauliche Massnahmen.

Der zukünftige Betrieb der neuen Doppelspurlinie erfordert zahlreiche zusätzliche Infrastrukturanlagen entlang der Linienführung. Damit die neuen Gleise in das bestehende Bahnnetz integriert werden können, sind sogenannte Entflechtungsbauwerke notwendig – Tunneln oder Brücken, über die sich mehrere Bahnlinien queren können, ohne den Gegenverkehr zu behindern. Zudem sind mehrere Sicherheits- und Betriebsanlagen vorgesehen.

# Eine Investition in unsere Zukunftsfähigkeit.

Das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur ist nicht bloss ein Ausbau der Bahnkapazität. Mit dem Projekt unternehmen wir einen wichtigen Schritt, um in einer stark wachsenden Region der Schweiz ausreichende und nachhaltige Mobilität sicherstellen zu können. Davon profitieren auch die benachbarten Regionen.



Ausbau der Verbindung Zürich–Winterthur stellt sicher, dass der öffentliche Verkehr hier weiterhin ein überzeugendes Angebot bieten kann.

### Nachhaltige Entwicklung für Mensch und Natur.

Der öffentliche Verkehr kann einen grossen Beitrag zum Wohl der Menschen und der Natur leisten. Dieses Projekt wird deshalb unter starker Berücksichtigung nachhaltiger Aspekte geplant. Dazu zählen zum Beispiel der Schutz der Menschen vor Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetischer Strahlung sowie der Schutz der Gewässer, des Bodens und der Biosphäre vor negativen Beeinträchtigungen.

### Tunnel bringt den Reisenden den grössten Nutzen und die kleinsten Eingriffe in die Natur.

Mit der Verbindung durch den Brüttenertunnel entsteht eine zusätzliche leistungsstarke Doppelspur zwischen den grossen Bahnhöfen Zürich und Winterthur. Auf der neuen Linie verkehren die Züge separat vom übrigen Bahnverkehr direkter und schneller. Da die neue Doppelspur grösstenteils unterirdisch verläuft, sind nach dem Bau keine grossen Eingriffe in der Landschaft mehr sichtbar.

### Schlagader eines wachsenden Lebens- und Wirtschaftsraumes.

Zwischen Zürich und Winterthur besteht eine grosse Nachfrage nach Mobilität, die auch zukünftig weiter stark zunimmt. Immer mehr Menschen pendeln beruflich und privat zwischen diesen Städten, im Kanton Zürich und darüber hinaus in die Ostschweiz und in Richtung Bern. Der

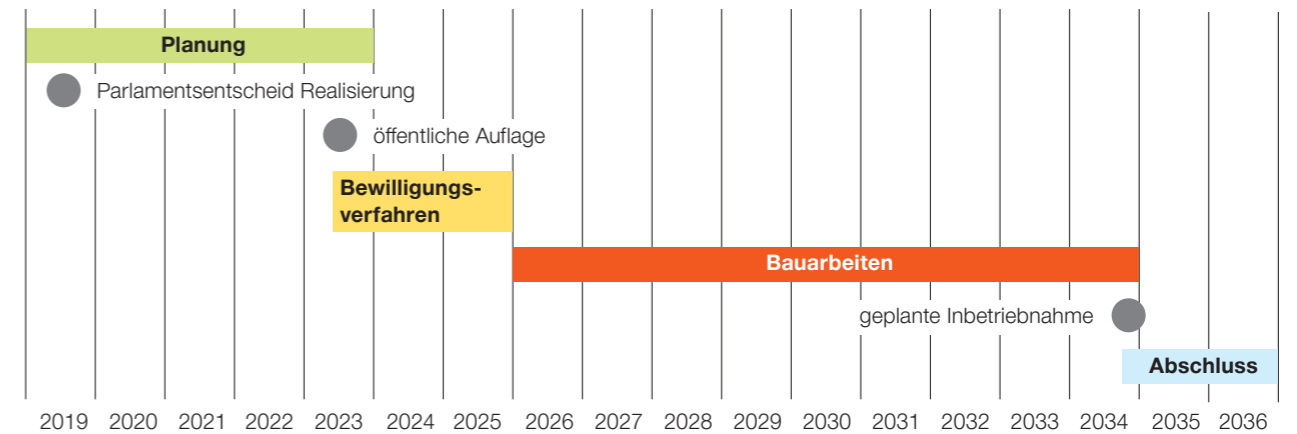


**Carmen Walker Späh**  
Regierungsrätin Kanton Zürich,  
Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion

«Wir müssen das Angebot der Zürcher S-Bahn weiter ausbauen, damit wir auch künftig ein leistungsfähiges, umweltverträgliches Mobilitätssystem für den Wirtschaftsstandort Zürich haben. Das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur und der Ausbau des Bahnhofs Zürich Stadelhofen sind hierfür die zwingenden Kernelemente, denn sie beseitigen die grössten Engpässe im Schienennetz unseres Kantons.»

# Ein Vorhaben von hoher Komplexität.

Aktuell wird die neue Doppelspurlinie mit dem Brüttenertunnel geplant. Hierbei spielt insbesondere der vertiefte Austausch mit den Projektpartnern – Bund, Kanton, Gemeinden und Zürcher Verkehrsverbund ZVV – sowie den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern eine wichtige Rolle. Es gilt, sinnvolle und tragfähige Lösungen für die notwendigen Baumassnahmen zu finden und zu optimieren.



### Die weiteren Projektschritte.

2020 hat die SBB das Vorprojekt abgeschlossen. In den kommenden Jahren wird die Planung vertieft und bauliche Lösungen mit den Vertreterinnen und Vertretern von Kanton und Gemeinden werden abgestimmt. In dieser Zeit finden auch Gespräche mit mehreren hundert betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern statt.

Ab Mitte 2023 kann mit der Durchführung des Bewilligungsverfahrens gerechnet werden, das die öffentliche Auflage miteinschliesst. Im Falle eines schnellstmöglichen Prozesses ohne aufschiebende Einsprachen ist ein Baustart ab 2026 möglich. Mit einer Inbetriebnahme wäre dann Ende 2034 zu rechnen.

### Kosten.

Der Bund investiert mit dem Ausbauschritt 2035 rund 12,89 Milliarden Franken in zahlreiche Projekte zur Erweiterung der Bahninfrastruktur in der ganzen Schweiz. MehrSpur Zürich–Winterthur ist mit geschätzten Kosten von rund 2,4 Milliarden Franken das grösste dieser Projekte. Die Finanzierung läuft über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes, der sich unter anderem aus Beiträgen von Bund und Kantonen speist.

### Das Projektteam der SBB.



**Andreas Kessler**  
Projektleiter Bassersdorf  
und Wallisellen

**Josef Sautter**  
Projektleiter Brüttenertunnel

**Urs Honold**  
Projektleiter Winterthur

**Katja Nahler**  
Projektleiterin Dietlikon

**Gerry Steiner**  
Gesamtprojektleiter

«Das Grossprojekt tangiert mehrere Gemeinden und Städte, viele Anwohnerinnen, Anwohner und Grundeigentümer. Unser Anliegen ist es, mit den Betroffenen im Dialog zu stehen, ihre Anliegen zu kennen und sie in die Planung einzubeziehen.»

[mehrspur@sbb.ch](mailto:mehrspur@sbb.ch)

[www.sbb.ch/mehrspur](http://www.sbb.ch/mehrspur)

**SBB AG**  
Vulkanplatz 11  
8048 Zürich  
mehrspur@sbb.ch  
[www.sbb.ch/mehrspur](http://www.sbb.ch/mehrspur)

