

S-Bahn Zürich 4. Teilergänzungen



Nach der Teilergänzung ist vor der Teilergänzung

Kaum sind die 3. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich erfolgreich umgesetzt, gehen die Planungen unvermindert weiter. Denn Zeit, um sich auf den Lorbeeren auszuruhen, bleibt in der raschen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs nicht. Die rasant steigende Nachfrage und die dadurch entstehenden Engpässe verlangen visionäre Lösungen. Dies streben der ZVV und die SBB mit den 4. Teilergänzungen durch Angebots- und Infrastrukturerweiterungen an, die auf nationale und regionale Grossprojekte abgestimmt sind. Damit werden Synergien genutzt und Kosten eingespart. Zentrale Dreh- und Angelpunkte sind folgende Projekte:

- 1 Die neue **Durchmesserlinie** führt von Zürich Altstetten via den unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und den Weinbergtunnel nach Oerlikon. Sie geht voraussichtlich im Dezember 2013 (Bahnhof Löwenstrasse, Weinbergtunnel und Einbindung Oerlikon) beziehungsweise im Dezember 2015 (Brückenbauwerke zwischen Zürich Altstetten und Zürich HB) in Betrieb. Die entstehenden Kapazitäten

sind aber nur dann voll nutzbar, wenn auch die Zufahrtsstrecken für den Fernverkehr und die S-Bahn Zürich ausgebaut werden. Darauf zielen ZVV und SBB mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn.

- 1 Die Ost- und die Westschweiz werden an das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen (**HGV-Anschluss**). Auf dem Netz der S-Bahn Zürich bedeutet dies Ausbauten zwischen Bülach und Schaffhausen sowie zwischen Zürich und Winterthur.
- 1 Schliesslich zielt auch das Konzept **ZEB** (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) auf eine Verbesserung der Bahninfrastruktur im Personen- und Güterverkehr ab. Dazu sind zahlreiche Bauprojekte im Gebiet der S-Bahn Zürich, insbesondere zwischen Zürich und Winterthur, vorgesehen.

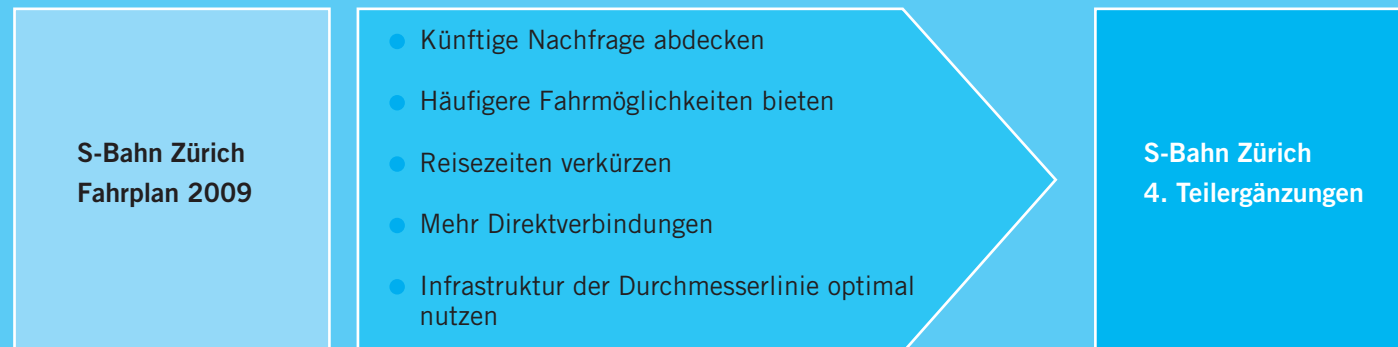
Der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich verändert sich und wächst. Mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn sind der ZVV und die SBB bereit, den Herausforderungen einer immer mobiler werdenden Gesellschaft zu begegnen.

Die S-Bahn boomt

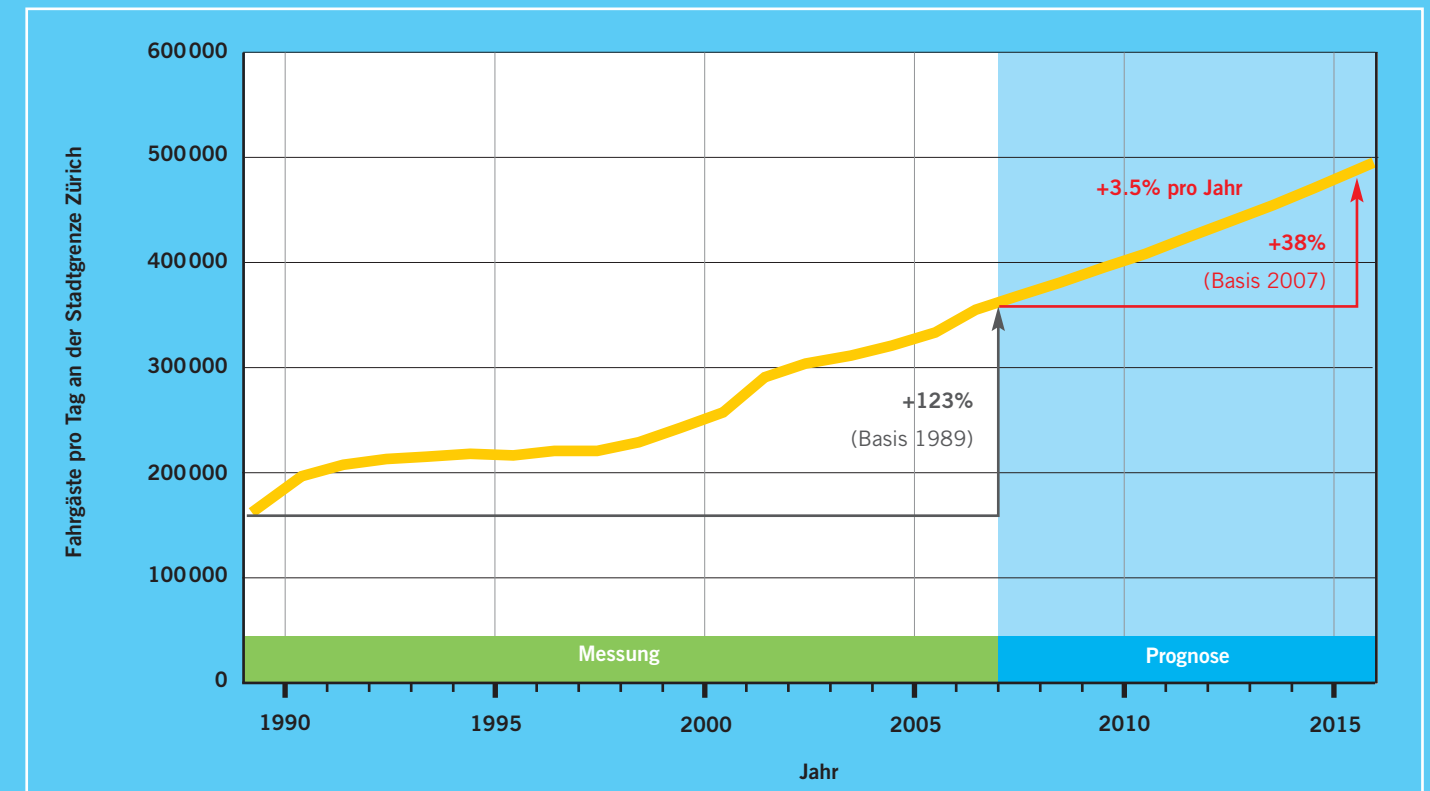
Rund die Hälfte aller Pendlerinnen und Pendler, die nach Zürich reisen, benutzen den öffentlichen Verkehr. Dies führte dazu, dass sich die Passagierzahlen der S-Bahn, gemessen an der Stadtgrenze Zürich, seit der Einführung im Mai 1990 weit mehr als verdoppelt haben. Gemäss Prognosen wird sich diese Entwicklung auch in den nächsten Jahren fortsetzen, wobei die grössten Zuwächse aus den Räumen Winterthur und Zürcher Unterland zu erwarten sind. Der Erfolg der S-Bahn ist sehr erfreulich, führt aber insbesondere in den Hauptverkehrs-

zeiten (HVZ) am Morgen und am Abend zu ausgeprägten Spitzenbelastungen. Täglich fahren beispielsweise 40000 Personen mit der S-Bahn von Winterthur nach Zürich. Rund ein Viertel davon reist zwischen sieben und acht Uhr morgens. Da die Auslastung in den Hauptverkehrszeiten für die Dimensionierung des Angebots und der Infrastruktur massgebend ist, werden ein weiterer Ausbau der Infrastruktur sowie die Beschaffung von zusätzlichem Rollmaterial unumgänglich.

Ziele der 4. Teilergänzungen



Nachfrageentwicklung mit Ausblick



Mehr, schneller, anders

Steigende Nachfrage erfordert mehr Angebot. Im Rahmen der 4. Teilergänzungen planen der ZVV, die Nachbar-kantone und die SBB die Einführung neuer S-Bahnlinien. Zudem sollen bestehende Linien verlängert und häufiger oder ganztägig betrieben werden. Diese Angebotsverbesserungen bedingen Anpassungen am bestehenden Linien-konzept: Bestehende Linien werden neu verknüpft und teilweise anders geführt. So wird beispielsweise die S15 künftig ab Zürich nicht mehr nach Affoltern am Albis fahren, sondern nach Niederweningen.

Linie Angebot 4. Teilergänzungen

S2	Flughafen–Oerlikon (via DML)–Zürich HB–Pfäffikon SZ–Ziegelbrücke, am linken Ufer genauer 1/2-h-Takt, Halt in Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten nur stündlich
S3	Wetzikon–Effretikon–Stadelhofen–Zürich HB–Hardbrücke(–Bülach)
S5	Pfäffikon SZ–Rapperswil–Wetzikon–Uster–Zürich HB–Affoltern am Albis–Zug
S6	Baden–Otelfingen–Oerlikon–Zürich HB–Uetikon am See, ausserhalb HVZ Baden–Otelfingen stündlich
S7	Winterthur–Oerlikon–Zürich HB–Meilen–Rapperswil
S8	Winterthur–Oerlikon (via DML)–Zürich HB–Pfäffikon SZ
S9	Uster–Zürich HB–Oerlikon–Bülach–Rafz–Schaffhausen, ausserhalb HVZ Rafz–Schaffhausen stündlich
S11	Wila/Seuzach–Winterthur–Stadelhofen–Zürich HB–Dietikon/Aarau, Winterthur–Dietikon 1/4-h-Takt mit S12
S12	Schaffhausen/Wil–Winterthur–Stadelhofen–Zürich HB–Brugg
S13	Einsiedeln–Wädenswil
S14	Hinwil–Wetzikon–Uster–Oerlikon (via DML)–Zürich HB–Affoltern am Albis
S15	Rapperswil–Wetzikon–Uster–Zürich HB–Oerlikon–Niederweningen, Zürich HB–Oberglatt 1/4-h-Takt mit S9
S16	Herrliberg–Feldmeilen–Zürich HB–Oerlikon–Flughafen
S19	(Muri AG/Koblentz–)Dietikon–Zürich HB (via DML)–Oerlikon–Effretikon(–Pfäffikon ZH)
S20	Stäfa–Hardbrücke, einzelne beschleunigte Zusatzzüge in HVZ, in Meilen, Männedorf und Stäfa 1/4-h-Takt mit S7
S21	Regensdorf–Oerlikon–Zürich HB, neue HVZ-Linie, bisherige Linie S21 Zug–Thalwil(–Zürich HB) aufgehoben
S22	Bülach–Singen aufgehoben
S24	Zug–Zürich HB–Wipkingen–Flughafen–Winterthur–Schaffhausen/Weinfelden, Thalwil–Zürich HB 1/4-h-Takt mit S8
S26	Winterthur–Bauma–Rüti
S29	Winterthur–Stein am Rhein
S30	Winterthur–Weinfelden stündlich, 1/2-h-Takt mit S24
S33	Winterthur–Schaffhausen stündlich, 1/2-h-Takt mit S12
S35	Winterthur–Wil stündlich, 1/2-h-Takt mit S12
S40	Einsiedeln–Pfäffikon SZ–Rapperswil
S41	Winterthur–Bülach/Waldshut
S55	Oberglatt–Niederweningen aufgehoben
GLSp	Zürich HB–Ziegelbrücke–Schwanden stündlich, Wochenende teilweise bis Linthal, Zürich HB–Ziegelbrücke 1/2-h-Takt mit IR Zürich–Chur

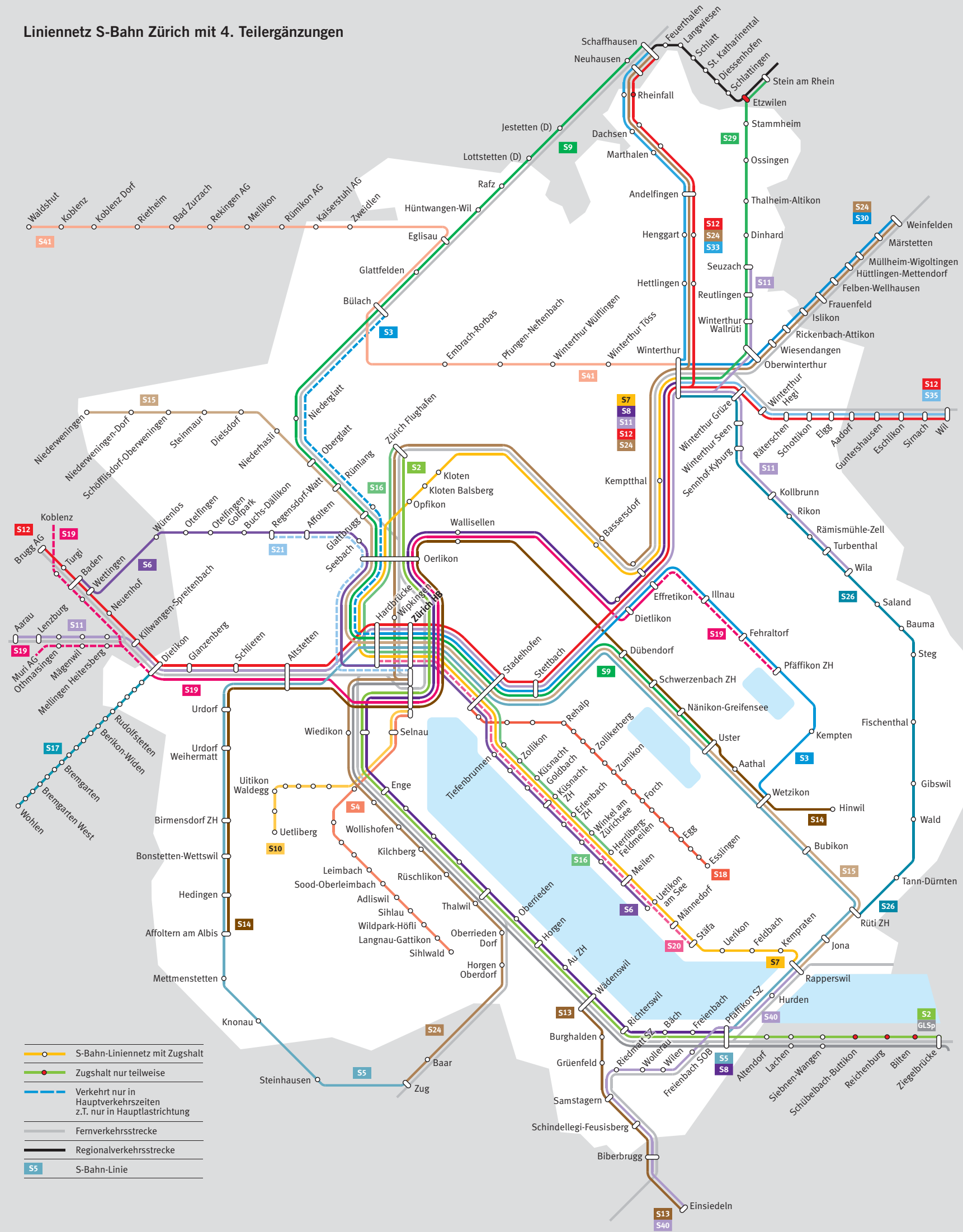
Die S4 (Zürich HB–Sihlwald) und die S10 (Zürich HB–Uetliberg), die S17 (Dietikon–Wohlen) und die S18 (Zürich Stadelhofen–Esslingen) sind in dieser Tabelle nicht aufgeführt.

Lesehilfe:

- (– ...) nur in Hauptverkehrszeiten
- .../... alternierend stündlich
- GLSp Glarner Sprinter
- DML Durchmesserlinie
- HVZ Hauptverkehrszeiten (Morgen und Abend)

Für einen Vergleich mit dem heutigen Angebot besuchen Sie www.zvv.ch oder www.4-teilergaenzungen.ch

Linienetz S-Bahn Zürich mit 4. Teilergänzungen



Die S-Bahn rollt und rollt und rollt...

Das im Rahmen der 4. Teilergänzungen ausgebaute Angebot verlangt nach mehr Fahrzeugen. Deshalb hat die SBB für eine Milliarde Franken bei der Firma Stadler 50 Züge der neusten 3. Generation von Doppelstocktriebzügen in Auftrag gegeben. Diese werden bis 2015 in Betrieb genommen. Die Züge sind neu 150 Meter lang und damit 50 Meter länger als die heute im Einsatz stehenden Modelle. Während die Arbeiten an der 3. Generation bereits laufen, werden noch die letzten der bestellten 61 Doppelstocktriebzüge (DTZ) der 2. Generation ausgeliefert. Sie verfügen über Niederflreinstieg für bequemes Einsteigen sowie Klimatisierung.

Optimierungen stehen schliesslich auch bei den 113 Doppelstockpendelzügen (DPZ) der 1. Generation an. Für rund eine halbe Milliarde Franken lässt die SBB von Siemens/Bombardier bis 2017 je einen Zwischenwagen durch einen neuen Niederflurdoppelstockwagen (NDW) ersetzen. Dadurch können die frei werdenden Wagen während der Hauptverkehrszeiten in Entlastungszügen eingesetzt werden.

Die Basis zum Erfolg

Damit die 4. Teilergänzungen anrollen können, müssen diverse Gleisanlagen und Bahnhöfe ausgebaut werden. Ebenfalls sind Anpassungen an Signalanlagen nötig, damit sich die Züge in kürzeren Zeitabständen folgen können. Diese geplanten Infrastrukturausbauten setzen die HGV-Ausbauten Zürich–Winterthur und Bülach–Schaffhausen sowie den Bau der Durchmesserlinie und die ZEB-Projekte im ZVV-Gebiet voraus.

Die Kosten der Bahnanlagen belaufen sich auf rund 470 Mio. Franken. Aufgrund der territorialen Zuordnung der Kosten entfallen rund 430 Mio. Franken der Investitionssumme auf das Gebiet des Kantons Zürich und rund 40 Mio. Franken auf die Nachbarkantone. Der Kostenteiler zwischen Bund, SBB und den Kantonen ist zum Zeitpunkt der Publikation dieser Broschüre (April 2009) noch in Verhandlung.

Übersicht Ausbauten 4. Teilergänzungen (Stand April 2009)

Au ZH	Verlängerung Güterüberholgleis
Herrliberg-Feldmeilen	Wendegleis
Illnau	Bahnhofsausbau
Kempthal, Tössmühle	Spurwechsel
Knonau	Erweiterung Kreuzungsstation
Marthalen	Verschiebung Bahnhof
Niederhasli-Niederweningen	Perronverlängerungen
Pfäffikon SZ	Gleisanpassungen
Pfäffikon ZH	Bahnhofsausbau
Rangierbahnhof Limmattal	Wendegleis für S-Bahn
Rheinfall	Neue Haltestelle (Ersatz Schloss Laufen)
Saland	Ausbau zur Kreuzungsstation
Sennhof-Kyburg	Ausbau zur Kreuzungsstation
Seuzach	Perronerhöhung Gleis 2
Stammheim	Bahnhofsausbau
Tann-Dürnten	Ausbau zur Kreuzungsstation
Thalheim-Altikon	Stellwerkanpassungen
Thalwil-Ziegelbrücke/Zug	Signalanlagen
Wil	Abstellgleis
Winterthur	Leistungssteigerung (Anpassungen Südkopf, Perronverlängerungen, Ausbau Personenunterführung)
Winterthur Seen	Verlängerung Perron Gleis 2
Ziegelbrücke	Weichenverbindung
Zürich HB-Altstetten	Gleis- und Perronanpassungen



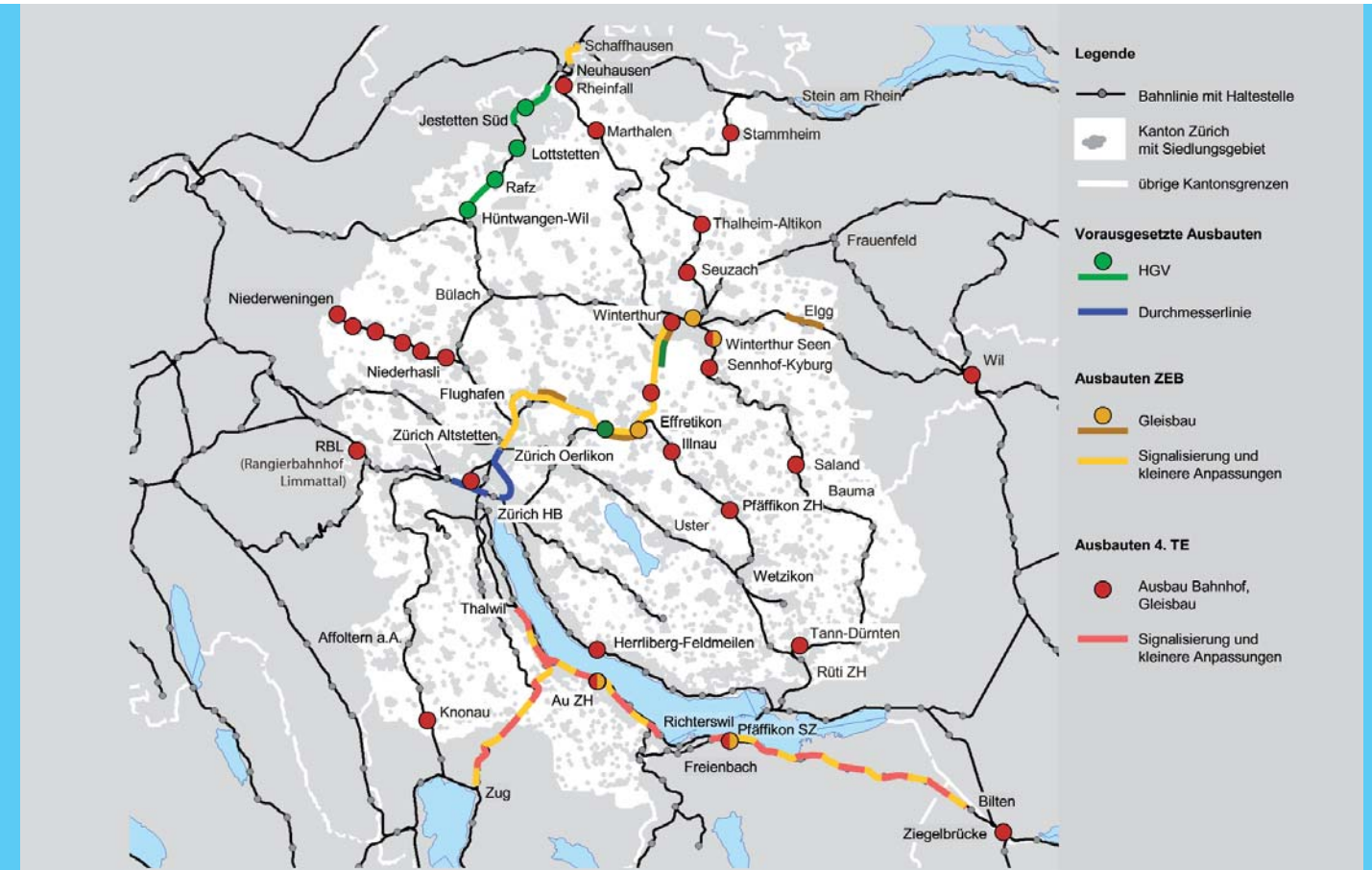
3. Generation



2. Generation



1. Generation



Der Countdown läuft

Viele Faktoren beeinflussen die Realisierung der 4. Teilergänzungen. Politische Entscheide auf Bundes- und Kantonsebene wirken sich auf den Terminplan aus. In finanzieller Hinsicht spielt die rechtzeitige Freigabe der notwendigen Mittel eine wichtige Rolle, und auch die Verfügbarkeit des Rollmaterials ist essentiell für die Einführung des neuen Angebots im Rahmen der Inbetriebnahme der 4. Teilergänzungen. Schliesslich ist das Gesamtprojekt abhängig von den Ausbauten HGV-Anschluss, Durchmesserlinie und ZEB.

Daher planen der ZVV, die Nachbarkantone und die SBB eine Inbetriebnahme in Etappen.

Voraussichtliche Termine:

Etappe 1

Linkes Ufer–Zug, March–Glarnerland
Dezember 2013

Etappe 2

Knonaueramt, Limmattal, Furttal, Unterland, Rechtes Ufer,
Pfäffikon ZH
Dezember 2015

Etappe 3

Zürich–Winterthur, Winterthur und Umgebung
ca. 2018

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Division Personenverkehr
Regionalverkehr Zürich
Postfach/Limmatstrasse 23
8021 Zürich
www.sbb.ch

Zürcher Verkehrsverbund ZVV

Hofwiesenstrasse 370
8090 Zürich
www.zvv.ch
www.4-teilerganzungen.ch