

Taktreine S14 und Ausbau der S15

Auch am Wochenende alle 15 Minuten eine schnelle S-Bahn aus dem Oberland nach Zürich und die Wiederaufwertung der S14 sind die markantesten Änderungen im Fahrplanentwurf 2009/10.

Manuel Reimann

Am 10. Dezember 2006 verkehrte erstmals die neue S15 von Rapperswil Richtung Zürich und weiter nach Birmensdorf. Dieses Angebot soll nun noch ausgebaut werden. Einerseits, indem die S15 neu auch am Wochenende und andererseits am Abend länger verkehren soll (letzter Zug Rapperswil ab 20.14 respektive Zürich ab 21.10).

Aufwerten will man auch die S14. Also jene Linie, die in den vergangenen Jahren Gegenteiliges erlebte und von der S-Bahn zur «Bimmelbahn» mutierte. Insbesondere die nur noch stündlichen Stopps in Wipkingen und die unregelmässigen Abfahrtszeiten ab Uster – der «Hinketakt» –, aber auch der lange Halt in Oerlikon sorgten für Unmut. Diese Ära geht nun zu Ende. «Weil die betroffenen Gemeinden und auch Pro Bahn Schweiz in dieser Frage immer wieder bei den SBB intervenierten», weiss Gerhard Bohli, Vorstandsmitglied der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz und Delegierter der Regionalen Verkehrskonferenz Glattal. Die S14 fährt künftig immer zur Minute 12 und 42 ab Zürich HB; Ausserdem wird die S9 nun wieder halbstündlich in Wipkingen anhalten.

Mehr Züge Winterthur–Bauma

Auch die S9 möchte man leicht aufwerten, indem sie eine abendliche Spätverbindung von Uster nach Zürich (Uster ab 0.11 Uhr) erhält. Im Tösstal



In der Region dürften ab nächstem Dezember noch mehr S-Bahnen verkehren. (hul)

schliesslich sollen zwischen Winterthur und Bauma auf der S26 tagsüber nicht nur werktags, sondern auch am Samstag und am Sonntag pro Richtung zweimal stündlich Züge verkehren, überdies sind mehr Abendverbindungen vorgesehen.

Neue Buslinien im Bezirk Uster

Ebenfalls ausbauen will man das Busangebot im Bezirk Uster. Gemäss Gerhard Bohli soll eine neue Buslinie 727 Schwerzenbach–Milandia–Greifensee–Pfisterhölzli entstehen, womit der Sport- und Erlebnispark Milandia endlich an den öffentlichen Verkehr angeschlossen würde. Eine weitere neue Buslinie 744 ist für die Verbindung Scheuren–Aesch–Ebmingen–Fällanden–Dübendorf–Stettbach vorgesehen. Dieser Kurs soll vorerst aber nur zu den Hauptverkehrszeiten verkehren. «Ebmingen würde so endlich zu einer vernünftigen Verbindung Richtung Dübendorfer Industriegebiet kommen», meint Gerhard Bohli, räumt aber zugleich ein,

dass diese Linie wohl erst dann richtig gut frequentiert sein dürfte, wenn im Jahr 2010 die neue Glattalbahn Stettbach erreichen wird.

Vom 10. bis 20. März liegt dieser Entwurf nun bei den Gemeinden zur Einsicht auf. Theoretisch könnte dieser Fahrplan ab 14. Dezember dieses Jahres eingeführt werden, zuvor muss er noch vom Verkehrsrat genehmigt werden.

S25 und S19 als Zukunftsmusik

Ein Fahrplanwechsel im viel grösseren Rahmen und mit zahlreichen Veränderungen dürfte der Region dann aber im Zeitraum zwischen 2013 und 2015 düfte der Region dann aber ein ganz grosser Fahrplanwechsel mit zahlreichen Veränderungen bevorstehen – immer vorausgesetzt, dass im nächsten Jahr ein entsprechender Kredit in der Grössenordnung von geschätzt 100 bis 330 Millionen Franken gesprochen wird.

Wie das konkret aussehen könnte, wurde Pro Bahn kürzlich vorgestellt. So

soll die S14 über die neue Zürcher Durchmesserlinie nach Affoltern am Albis verlängert werden, die S5 statt nach Rafz beziehungsweise ins Wehntal nach Zug und die S15 – neu aber halbstündlich – nach Niederweningen verkehren. Die S9 wiederum würde statt nach Zug nach Schaffhausen fahren.

Und dann wäre da noch eine völlig neue S25, die in der Hauptverkehrszeit von Uster nonstop nach Oerlikon und weiter in den Hauptbahnhof fahren könnte. Uster käme so zu einer neuen, sehr attraktiven Verbindung nach Oerlikon – und doch stellen sich gerade zu diesem Vorhaben einige Fragen. «Um diese Idee umsetzen zu können, müsste der Bahnhof Uster zwingend ausgebaut werden», sagt Gerhard Bohli. «Denn irgendwo müssen ja diese neuen Züge abgestellt werden.» Statt Geld in die Erweiterung des Bahnhofes Uster zu investieren sähe er lieber einen Doppelspur-Ausbau der Strecke zwischen Uster und Aathal. «Denn dann wäre es möglich, die S9 nach Wetzikon zu verlängern statt in Uster warten zu lassen. Die Region Rafz könnte so ihre direkte Verbindung mit dem Oberland, die ansonsten ja verloren gehen würde, ohne grossen personellen Aufwand behalten.»

Eine ganz neue Verbindung ist im Zeitraum 2013 bis 2015 auch für den Bezirk Pfäffikon vorgesehen. Mit einer neuen S19 zwischen Dietikon–Zürich–Effretikon–Pfäffikon soll dann auch diese Region den Viertelstundentakt erhalten.

«Vergessene» Tösstalbahn

«Insgesamt sind diese Ideen sicher eine gute Sache», zieht Gerhard Bohli ein Fazit. Sämtliche S-Bahn-Linien im Kanton würden dann im Halbstundentakt verkehren – bis auf eine. «Die Strecke Rüti–Bauma wäre dann die einzige, die nach wie vor nur einen Stundentakt aufweisen würde. Diese Verbindung wurde irgendwie vergessen...»