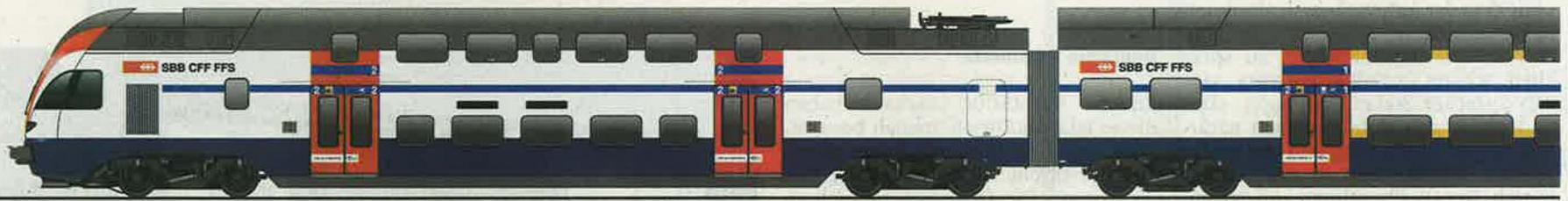


## Rollmaterial für die Zürcher S-Bahn der Zukunft



Bei der äusseren S-Bahn soll der Doppelstock-Triebzug Regio Dosto von Stadler Rail fahren. Mit zwei Stöcken und nur zwei Türen pro Wagen und Seite ist er eher für ein geringes Fahrgastaufkommen konzipiert.



Bei der inneren S-Bahn soll ein einstöckiger Zug mit drei Türen pro Wagen eingesetzt werden, um die Ein- und Aussteigszeiten zu verkürzen. Der Bombardier-Zug ET 423 der Münchner S-Bahn dient dem ZVV nur als Inspiration.

# Die S-Bahn der Zukunft

Doppelte Kapazität ab 2030: Mit der S-Bahn der zweiten Generation versprechen sich die Verkehrsplaner den grossen Wurf. Was das für die Kunden und die Umwelt bedeutet.

**Olivia Rath**

Zürich - Schon wieder bleibt der vollgestopfte Zug im Zürichbergtunnel stecken, weil sich andere Zugkompositionen am Bahnhof Stadelhofen stauen. Die Verspätung wächst, Pendler fluchen. Eine alltägliche Szene auf dem Bahnnetz im Kanton Zürich. Zwar wird die im vergangenen Juni eröffnete Durchmesserlinie für Entlastung sorgen, doch es braucht mehr, um dem zunehmenden Verkehr gerecht zu werden. Die Zubringerstrecken zum Zürcher Hauptbahnhof müssten ebenfalls ausgebaut werden, sagt Jeannine Pilloud, Chefin Personenverkehr bei den SBB. Der Zürcher Regierungsrat Ernst Stocker (SVP) weist darauf hin, man könne nicht beliebig viele zusätzliche Züge auf dem bestehenden Schienennetz fahren lassen, irgendwann sei die Zitrone ausgepresst. Deshalb muss neben dem Schienennetz auch die Organisation des Zugverkehrs auf mehr Passagiere ausgerichtet sein. Die Lösung heisst S-Bahn 2G, also S-Bahn der 2. Generation.

Damit will der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die bestehende Infrastruktur, also die Trassen und Bahnhöfe, besser nutzen. Ein System von inneren S-Bahnen und äusseren Express-S-Bahnen soll die Passagierkapazität des Zürcher S-Bahn-Netzes verdoppeln.

### Erste Vorböten

Die innere S-Bahn soll die Stadt Zürich und ihren Vorortgürtel erschliessen und mindestens im Viertelstundentakt fahren. Die äussere S-Bahn bedient ausserhalb der unmittelbaren Stadtumgebung sämtliche Haltestellen und fährt danach ohne Halt an die wichtigen Stadtbahnhöfe - Stadelhofen, Hardbrücke, Oerlikon, Enge und Altstetten - und den Hauptbahnhof Zürich. Einen ersten von mehreren Umsetzungsschritten strebt der ZVV bis 2030 an.

Um die S-Bahn 2G längerfristig funktionstüchtig zu machen, muss allerdings noch kräftig gebaut werden: So sind der Brüttener Tunnel und ein viertes Gleis am Bahnhof Stadelhofen zwingende Voraussetzungen. Zudem sollen, wie etwa im Oberland, Doppelspuren erstellt und weitere Bahnhofsperrons auf 300 Meter Länge verlängert werden. Konkrete Bauprojekte liegen aber noch nicht vor.

Erste Vorböten der S-Bahn 2G gibt es trotzdem schon heute: Die S5 fährt im Oberland und Glattal wie eine äussere S-Bahn, indem sie von Rapperswil bis Uster überall hält, danach ohne Halt bis Stadelhofen fährt und anschliessend den Hauptbahnhof Zürich bedient. Die S15 fährt nach demselben Muster, und auch die S7 am rechten Zürichseeufer sowie die S12 zwischen Winterthur und Zürich fahren nach einem ähnlichen Konzept. Das hat sich laut ZVV bewährt.

### Effizienz gegen Bequemlichkeit

Will man an einen der kleineren Stadtbahnhöfe gelangen, zum Beispiel nach Stettbach, benutzen Reisende aus dem Zürcher Oberland schon heute eine

Kombination von äusserer und innerer S-Bahn: Sie fahren mit der S15 nach Uster, wo sie auf die S9 umsteigen. Das Neue an der S-Bahn 2G ist eine konsequente Umsetzung der genannten Beispiele. «Wo die verschiedenen S-Bahn-Bereiche beginnen und aufhören, ist jedoch noch nicht abschliessend definiert», stellt ZVV-Verkehrsplaner Christian Vogt klar.

Da stellt sich natürlich die Frage nach der Kundenfreundlichkeit, wenn Reisende vom Land an einen kleineren

Bahnhof in Stadtnähe reisen wollen und von der äusseren auf die innere S-Bahn umsteigen müssen. Beim ZVV sieht man kein Problem darin, da diese Vorgehensweise schon seit Jahren praktiziert werde. Zudem würden Passagiere nicht in Stadtnähe umsteigen; denkbar wären Orte wie Dietikon, Uster und Bülach. Es könne auch nicht von überall her Direktverbindungen geben, dadurch würde das System ineffizient.

Ist das Konzept im ZVV denn wirklich ein so grosser Wurf? «Ja, denn nach all

den Teilergänzungen ist das ein grosses und längerfristiges Projekt, mit dem die Kapazität des ZVV-Netzes verdoppelt wird», erklärt Vogt. Dass man sich mit der S-Bahn 2G aber gleich vom aktuellen S-Bahn-Konzept verabschiede, lässt er nicht gelten: Man entwickle es weiter, weil das heutige System an seine Grenzen stösse und daher eine zweckmässige Weiterentwicklung brauche.

Zur S-Bahn der Zukunft gehört längerfristig auch angepasstes Rollmaterial. Während auf der äusseren S-Bahn Doppelstöcker fahren werden, darunter die schon heute eingesetzten Regio Dosto der Thurgauer Firma Stadler Rail, sollen es bei der inneren S-Bahn einstöckige Züge sein. Der Vorteil ist laut ZVV, dass sie keine Treppen, dafür mehr Türen und viele Stehplätze haben. Wie viele es im Verhältnis zu den Sitzplätzen sein werden, ist aber noch nicht festgelegt. Mit den Eigenschaften der Einstöcker erhofft man sich einen schnelleren Fahrgastwechsel an den Haltestellen und damit eine verbesserte Pünktlichkeit und einen stabileren Fahrplan.

### Stehplätze vermeiden

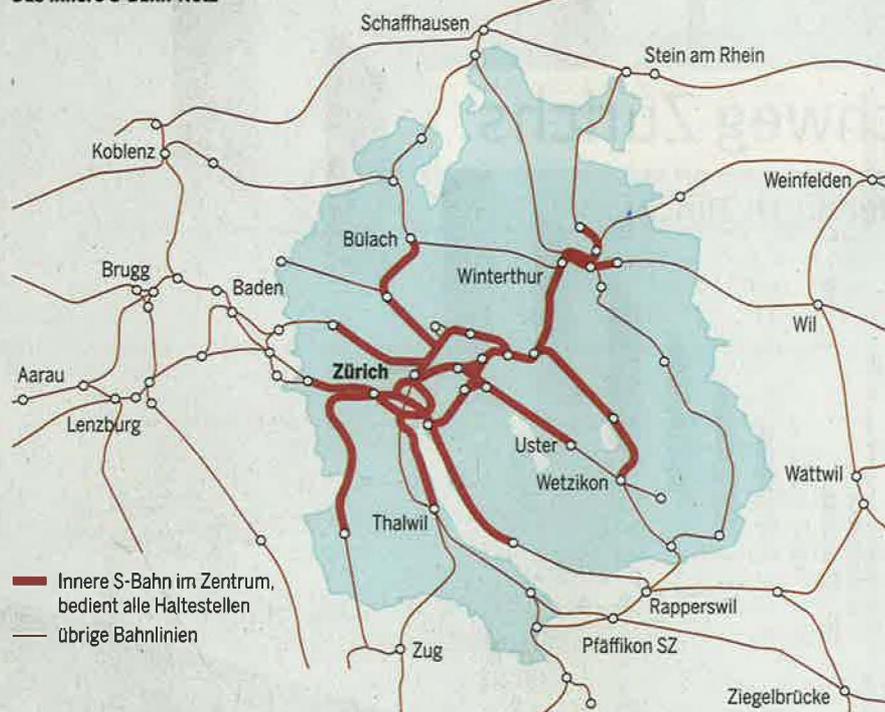
Diese Pläne stossen bei der ÖV-Kundenvereinigung Pro Bahn Schweiz auf Kritik: «Stehplätze gilt es aus unserer Sicht wenn immer möglich zu vermeiden, sie sollten nur als letzte Möglichkeit in Betracht gezogen werden», sagt Präsident Kurt Schreiber. Zuerst sollten laut Schreiber andere Massnahmen durchgeführt werden, etwa ein Ausbau der Zugverbindungen und eine Erhöhung der Kapazitäten.

Der ZVV kann diese Argumente in Bezug auf längere Fahrten nachvollziehen. Bei kurzen Strecken über wenige Minuten hingegen seien Sitzplätze schon heute nicht das dringendste

Fortsetzung auf Seite 14

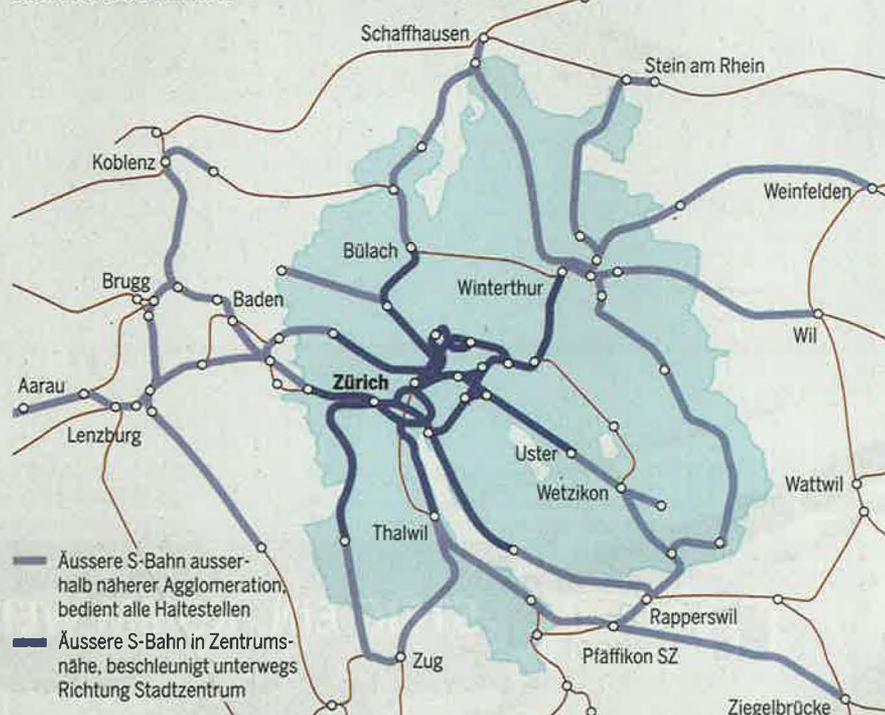
## Wie die S-Bahnen im Kanton künftig verkehren könnten

Das innere S-Bahn-Netz



— Innere S-Bahn im Zentrum, bedient alle Haltestellen  
— übrige Bahnlinien

Das äussere S-Bahn-Netz



— Äussere S-Bahn ausserhalb näherer Agglomeration, bedient alle Haltestellen  
— Äussere S-Bahn in Zentrumsnähe, beschleunigt unterwegs Richtung Stadtzentrum

Die Abgrenzung zwischen innerer und äusserer S-Bahn ist in diesem Entwurf noch nicht klar definiert.

TA-Grafik/Quelle: ZVV

## «Tages-Anzeiger»-Forum Mobilität 2014

Das TA-Forum «Mobilität 2014 - Intelligente Geschäftsmodelle für zufriedene Kunden» vom 30. September widmet sich dringenden Verkehrsproblemen in urbanen Räumen und in der ganzen Schweiz. Jeannine Pilloud, Leiterin Personenverkehr der SBB, Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker, Verkehrsplanungsprofessor Ulrich Weidmann, sowie weitere Entscheidungsträger, Visionäre und kluge Köpfe äussern sich zu Fragen wie: Ist es noch erstrebenswert, neue Verkehrswege zu bauen? Wie kann eine intelligent vernetzte Infrastruktur dem stets wachsenden Bedürfnis nach Mobilität gerecht werden?

Zu den Visionären gehört etwa Christian Frei mit einer neuen App, die eiligen Pendlern die bestmögliche Verbindung unabhängig vom Verkehrsmittel angibt.

Mehr Informationen über die Veranstaltung unter [www.forum-executive.ch/mobilitaet](http://www.forum-executive.ch/mobilitaet). Der TA verlost fünf Tickets: [www.forum-executive.ch/mobilitaet/gewinnspiel](http://www.forum-executive.ch/mobilitaet/gewinnspiel). Einsendeschluss: 5. September. (TA)

## Die S-Bahn der Zukunft

Fahrgastbedürfnis, wie ZVV-Sprecher Stefan Kaufmann sagt. «Sehr oft halten sich Fahrgäste im Eingangsbereich auf, weil sie beispielsweise nur eine Station fahren.» Dadurch erschweren sie auch das Durchkommen für Gäste, die von den Sitzplätzen nach aussen gelangen wollten - was den Fahrgastwechsel verlängere.

### Vorbilder München und Paris

Während die Doppelstöcker der S-Bahn 2G bereits bekannt sind, müssen die einstöckigen Züge noch ausgewählt werden. Es laufen zeitintensive Auswahlprojekte des ZVV und der SBB. Dabei fliessen die S-Bahn-Erfahrungen von Grossstädten wie München, Paris oder Kopenhagen in die Planung ein. Die einstöckigen Züge der Baureihe 423 der S-Bahn München oder der SNCF Z 50000 von Bombardier in Paris dienen dem ZVV jedoch lediglich als Inspiration. Das heisst, die SBB werden keines der momentan erhältlichen Modelle bestellen. Laut Christian Vogt kopiert man aber keines aus dem Ausland, sondern passt es an die Zürcher Verhältnisse an.

Billig dürfte die S-Bahn 2G nicht sein. Weil die Planung sehr langfristige und mit einem unbestimmten Zielhorizont ist, kann man laut dem S-Bahn-Planer zum jetzigen Zeitpunkt jedoch keine Angaben über Betriebs-, Rollmaterial- und andere Kosten machen. «Fest steht, dass die Projektierung des Brüttener Tunnels und des Bahnhofs Stadelhofen durch Fabi (die bundesgesetzliche Regelung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur) gesichert sind und somit auch der Bau sehr wahrscheinlich ist.» Welche Projekte bis 2030 realisiert werden, entscheidet das Bundesparlament im Jahr 2018.

Mit der S-Bahn 2G sollen bekanntlich doppelt so viele Leute auf dem ZVV-Netz unterwegs sein. Das dürfte dem

Umweltschutz zugutekommen, wenn neue ÖV-Passagiere das Auto zu Hause lassen. Oder doch nicht? Kritiker behaupten, der Ausbau des ÖV belastet die Umwelt, weil er die Mobilität befeuert. Wenn der ÖV gestärkt werde, sinke - relativ gesehen - der Anteil des Autoverkehrs an der Gesamtmobilität, ohne dass der Autoverkehr in absoluten Zahlen abnehme.

«Von Umweltschädigung zu sprechen, scheint uns nicht korrekt», sagt ZVV-Sprecher Stefan Kaufmann. «Das Bedürfnis nach Mobilität steigt natürlich bereits allein aufgrund der wachsenden Bevölkerung in der Region Zürich. Der ÖV übernimmt von der Zunahme mehr als die Hälfte, was sich po-

**«Stehplätze sind zu vermeiden. Sie sollten nur als letzte Möglichkeit in Betracht gezogen werden.»**

Kurt Schreiber, Präsident Pro Bahn Schweiz

sitiv auf die Umwelt auswirken dürfte.» Auch wenn das wachsende ÖV-Netz künftig mehr Energie brauche: Der Anteil des Verkehrsverbands am Energieverbrauch des Gesamtverkehrs im Kanton Zürich betrage heute bloss vier Prozent - aber der ÖV übernehme rund ein Viertel der gesamten Verkehrsleistung. «Trotzdem arbeiten wir daran, den Energieverbrauch und die Emissionen zu verringern», führt der ZVV-Sprecher weiter aus.

Und was kommt nach der S-Bahn 2G? «Das ist definitiv Zukunftsmusik», meint ZVV-Verkehrsplaner Christian Vogt. «Man weiss nicht, was 2050 sein wird.» Was hingegen klar sei: Neben dem regionalen Zugverkehr wachsen auch der Fern- und Güterverkehr im Grossraum Zürich stark und wollen ihren Platz verteidigen. «Es gibt also auch neben der Umsetzung der S-Bahn 2G noch viel zu tun», ist Vogt überzeugt.

L  
Gr  
Wa  
  
Ben  
  
Zür  
dies  
2013  
Das  
36 F  
ben  
stet  
kom  
tere  
Hug  
Live  
klei  
Som  
Meg  
zert  
Irge  
für  
  
A  
ein  
scha  
den  
ren  
wes  
Die  
in c  
sch  
Live  
me  
den  
Apr  
hab  
nor  
sch  
Zug  
ohr  
kur  
nic  
bus  
:  
nur