

Startschuss für den weiteren Ausbau der Zürcher S-Bahn

Der Erfolg der Zürcher S-Bahn ist grösser als ihre Kapazität. Die Zahl der Fahrgäste ist heute nahezu zweieinhalbmal höher als noch vor 20 Jahren. Daher ist ein weiterer Ausbau des Angebots notwendig. Während die Durchmesserlinie mehr Kapazitäten im Herzen von Zürich schafft, bilden die 4. Teilerganzungen der Zürcher S-Bahn das nötige Ausbaupaket in den Regionen. Für diese Infrastrukturausbauten beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Rahmenkredit von 336,6 Millionen Franken. Der Bund wird davon je nach Beitragssatz zwischen 117 und 134 Millionen Franken übernehmen.

Im Herzen der Stadt Zürich wird seit 2007 an der Durchmesserlinie (DML) gebaut. Damit dieses Bauwerk für den S-Bahn-Verkehr genutzt werden kann, sind zusätzliche Investitionen in die regionale Bahninfrastruktur notwendig. Diese 4. Teilerganzungen der S-Bahn dienen primär der Beseitigung von Kapazitätsengpässen und bilden das Erganzungspaket zur DML. Die Angebotselemente der 4. Teilerganzungen umfassen nahezu alle S-Bahn-Linien und sind damit für alle Regionen im Kanton Zürich von Nutzen. Der Fahrplan kann auf praktisch allen Bahnkorridoren zu den Knoten Zürich und Winterthur etappenweise ausgebaut werden. Angestrebt werden der Halbstundentakt im gesamten S-Bahn-Gebiet und der Viertelstundentakt auf allen Strecken im Nahbereich der Stadt Zürich sowie auf nachfragestarken Bahnhöfen im mittleren Distanzbereich. Dank neuen Durchbindungen in Zürich und Winterthur entstehen mehr umsteigefreie Verbindungen in den Knoten, was zu Reisezeitverkurzungen führt.

Bund anerkennt den Nutzen der 4. Teilerganzungen

Der Bund hat sämtliche Ausbauten der 4. Teilerganzungen als Teil des Zürcher Agglomerationsprogramms akzeptiert und dem Parlament eine Mitfinanzierung vorgeschlagen. Der vorgeschlagene Beitragssatz von 35 Prozent entspricht allerdings nicht den Erwartungen des Regierungsrates, der einen Beitragssatz von 40 Prozent als angemessen betrachtet. Da die Bundesbeschlüsse noch nicht vorliegen, muss der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Bruttorahmenkredit von 336,6 Millionen Franken beantragen. Der Bund wird davon voraussichtlich zwischen 117 Millionen Franken (bei einem Beitragssatz von 35 Prozent) und 134 Millionen Franken (bei einem Beitragssatz von 40 Prozent) übernehmen.

Einbettung in nationale Infrastrukturprojekte

Die 4. Teilerganzungen sind auf die Planungen des nationalen und internationalen Fernverkehrs abgestimmt. Der Zeitplan ist eng mit demjenigen der DML, der Ausbauten der Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeitsverbindungen (HGV) sowie einem ersten Umsetzungsschritt von der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) verknüpft. Dadurch können Synergien genutzt und Kosten gespart werden. Auch die Auslieferung der umfangreichen Rollmaterialbestellung für die Zürcher S-Bahn wurde zeitlich auf die Inbetriebnahme der Ausbauschritte der 4. Teilerganzungen abgestimmt. Die erste Etappe wird im Dezember 2013 in Betrieb genommen, die 2. Etappe im Dezember 2015 und die 3. Etappe 2018.

Weitere Informationen zu den 4. Teilerganzungen finden Sie auf der Website www.4te.ch.

Die Haltung des Regierungsrats zum Beitragssatz des Infrastrukturfonds an die 4. Teilerganzungen (Schreiben an das UVEK vom Dezember 2009) ist im Regierungsratsbeschluss 1381/2009 zu finden. Dieser ist auf www.rrb.zh.ch abrufbar.

Ansprechperson für Medien heute Donnerstag, 15. April 2010, ab 13 Uhr:
Dominik Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung, Zürcher Verkehrsverbund,
Telefon 043 288 48 30

Die drei Etappen der 4. Teilerganzungen im Überblick:

Etappe 1

Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Nord-Süd (Dezember 2013) werden die S2 und die S8 auf die Durchmesserlinie verlegt. Auf den Strecken Zürich – Thalwil – Zug/Ziegelbrücke wird ein neues Fahrplankonzept eingeführt. Die S24 verkehrt neu ab Zug und wird in der Etappe 1 vorerst ab Zürich HB via Wipkingen nach Oerlikon verlängert. Dafür verkehrt die S14 Hinwil – Zürich HB neu via Durchmesserlinie (Weinbergtunnel) und wendet vorübergehend im neuen Bahnhof Löwenstrasse.

Etappe 2

Mit der Inbetriebnahme des Westastes der Durchmesserlinie (Dezember 2015) wird zur Optimierung der Direktverbindungen ein Linienabtausch vorgenommen: Zürich – Affoltern am Albis S14 statt S15, Zürich – Affoltern am Albis – Zug S5 statt S9, Zürich – Niederweningen S15 statt S5 und Zürich – Rafz – Schaffhausen S9 statt S5. Zudem werden die neuen Linien S19, S20 und S21 eingeführt. Die S19 verkehrt zwischen Dietikon – Zürich (via Durchmesserlinie) – Effretikon (in Hauptverkehrszeiten ab Muri AG/Koblentz bzw. bis Pfäffikon ZH), die S20 zwischen Hardbrücke – Stäfa (Hauptverkehrszeiten) und die S21 zwischen Zürich – Regensdorf (Hauptverkehrszeiten). Die S24 wird halbstündlich via Flughafen nach Winterthur geführt und stündlich nach Schaffhausen verlängert. Die S24 ersetzt ab Flughafen die S2 und die S16.

Etappe 3

Mit der Fertigstellung der Bauarbeiten zwischen Zürich und Winterthur (überwiegend ZEB) sowie Winterthur und Umgebung sollen bis ca. 2018 schrittweise der ganztägige Betrieb der S11 Aarau/Dietikon – Winterthur – Seuzach/Wila aufgenommen und die S12 ab Winterthur nach Schaffhausen/Wil (SG) verlängert werden. Auf den Strecken Winterthur – Bauma – Rüti (S26) und Winterthur – Stein am Rhein (S29) wird der Halbstundentakt eingeführt. Zudem wird auf dem Abschnitt Winterthur – Weinfelden die S8 durch die S24 ersetzt.



[Teilergänzung S-Bahn \(1804 KB\)](#)

[Nachricht drucken](#)

[Diese Seite weiterempfehlen](#)

(Medienmitteilung des Regierungsrates vom 15.4.2010)



© 2009 Staatskanzlei des Kantons Zürich