

# Start zum nächsten Ausbau des Bahnnetzes

Die Zürcher Regierung beantragt 336,6 Millionen Franken für die 4. Teilergänzungen der S-Bahn

Die S-Bahn soll bis 2018 in drei Etappen für eine Milliarde Franken erweitert werden. Die regionalen Ergänzungen zur Zürcher Durchmesserlinie (DML) kosten den Kanton abzüglich eines noch offenen Bundesbeitrags am Ende gut 200 Millionen Franken.

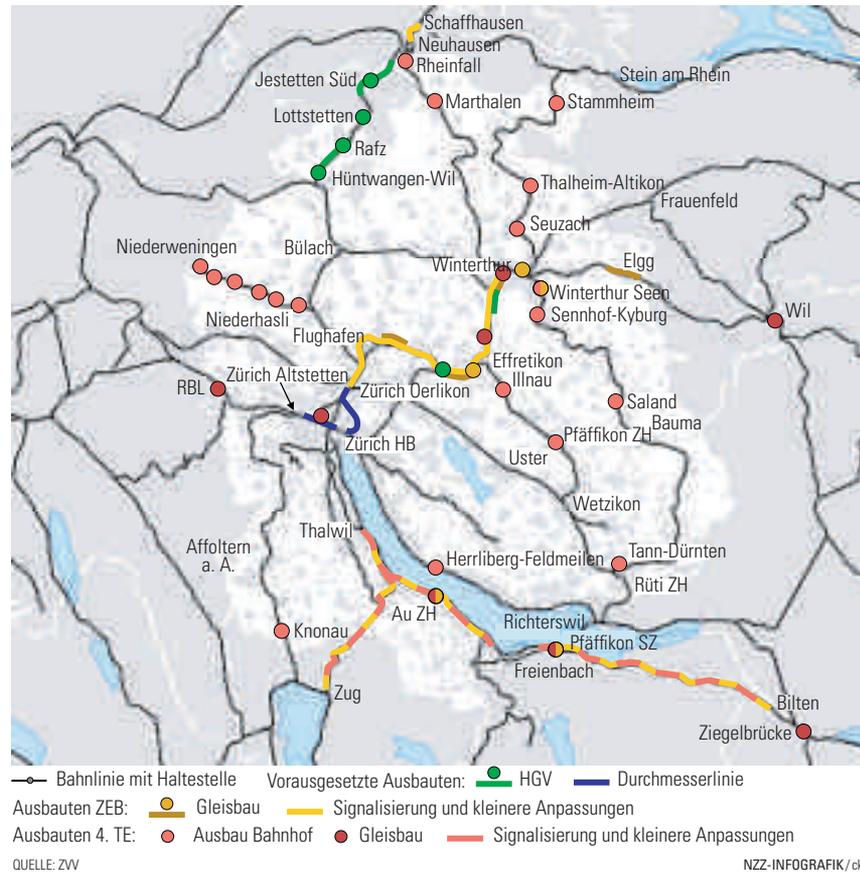
Stefan Hotz

Die Zürcher S-Bahn ist auch ein Opfer ihres eigenen Erfolgs. Seit der Inbetriebnahme vor bald 20 Jahren haben sich die Passagierzahlen insgesamt mehr als verdoppelt. Auf einzelnen Korridoren, etwa ins Zürcher Unterland und Oberland, sind die Frequenzen dreimal so hoch wie 1989. Die Folgen sind Engpässe im Schienennetz und für immer mehr Pendler nur noch Stehplätze in den Hauptverkehrszeiten. Mit dem Bau der zweiten Zürcher Durchmesserlinie wird bis 2015 die Leistungsfähigkeit des wichtigsten Schweizer Bahnnotens deutlich erhöht. Eine nötige Konsequenz daraus sind gezielte Ausbauten des S-Bahn-Netzes in den verschiedenen Regionen des Kantons Zürich und teilweise darüber hinaus. Nur mit diesen 4. Teilergänzungen kann die DML auch betrieblich sinnvoll und möglichst effizient genutzt werden.

## Streit ums Geld

Am Donnerstag hat der Zürcher Regierungsrat seinen Antrag an den Kantonsrat zu diesem «Ergänzungspaket» veröffentlicht. Es ist insgesamt 1045,7 Millionen Franken schwer und soll in drei Etappen bis 2018 realisiert sein. Finanziert wird es aus verschiedenen Töpfen. Der Bund hat sämtliche Ausbauten der 4. Teilergänzungen als Teil des Zürcher Agglomerationsprogramms akzeptiert, was eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds ermöglicht. Allerdings schlägt er lediglich einen Beitragssatz von 35 Prozent vor, während Zürich auf das Abkommen zur Vorfinanzierung der DML pocht, gemäss dem ein Satz

## Infrastrukturausbauten für die 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich



## Etappenziele für 2013, 2015 und ungefähr 2018

Die Umsetzung der 4. Teilergänzungen erfolgt in drei Schritten. 1. Etappe ist die Eröffnung der DML Nord-Süd (Oerlikon-Wiedikon) samt Weinbergtunnel Ende 2013. Sie erlaubt am linken Seeufer ein neues Fahrplankonzept. Die S 2 bildet dann mit dem neu stündlichen Glarner Sprinter und dem Interregio einen schnellen Viertelstundentakt. Die neue S 24 verkehrt vorerst bis Oerlikon, die S 14 aus dem Oberland durch den Weinbergtunnel. Die 2. Etappe folgt Ende 2015 mit dem Westast der DML nach Altstetten. Zur Optimierung der Direktverbindungen kommt es zu einem Linienabtausch: S 5 und S 14 führen neu ins Knonauer Amt, S 9 und S 15 dafür ins

Zürcher Unterland. Die neue S 19 fährt von Dietikon nach Effretikon und zu den Hauptverkehrszeiten bis nach Pfäffikon (ZH). In den Spitzenstunden entlasten auch die neuen Linien S 20 und S 21 die Verbindungen nach Stäfa bzw. Regensdorf. Der Ausbau von Effretikon nach Winterthur (noch ohne durchgehend vier Spuren) erlaubt als 3. Etappe ungefähr ab 2018 den durchgehenden Viertelstundentakt von S 12 und S 11 ohne Halt zwischen Winterthur und Stettbach sowie den Halbstundentakt ins Tössstal und nach Stein am Rhein. Diese und weitere Verdichtungen im Fahrplan werden ergänzt durch die Auslieferung von neuen Doppelstockzügen.

von 40 Prozent ausgemacht war. Wie dem auch sei: Da der Bund noch keine Beschlüsse gefasst hat, beantragt die Regierung einen Bruttokredit von 336,6 Millionen Franken. Dieser wird sich je nachdem noch um einen Bundesbeitrag von 134 oder, wohl eher, 117 Millionen Franken reduzieren.

Die 4. Teilergänzungen, eine Vielzahl von Einzelmassnahmen, kommen fast allen Linien der S-Bahn zugute. Sie ermöglichen den Halbstundentakt im ganzen Kantonsgebiet und den Viertelstundentakt auf allen Strecken im Nahbereich der Stadt Zürich sowie in weiter entfernten, nachfragestarken Bahnhöfen. Aber nicht überall erhöht sich das Angebot. Der Bahnhof Wipkingen etwa, mitten in einem Wohnquartier, wird ab 2013 nur noch zweimal pro Stunde von der neuen S 24 (Zug-Oerlikon) bedient. Das sei nicht optimal, räumt ZVV-Verkehrsplaner Dominik Brühwiler auf Anfrage ein, aber eine Konsequenz daraus, dass die S-Bahn künftig zwischen dem Hauptbahnhof und Oerlikon vor allem durch den Weinbergtunnel fahre. Offen ist noch, ob die direkte, stündliche Verbindung zwischen Dietikon und dem Flughafen, der sogenannte «Flugzug», bleibt.

## Sehr enger Zeitplan

Ein Schwerpunkt liegt im Bahnkorridor nach Winterthur. Das Angebot ist hier eng mit dem geplanten Ausbau im Rahmen der Bundesprogramme HGV («Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz») und ZEB («zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte») verknüpft. Für ZEB fliessen die Mittel, abhängig vom Baufortschritt der Neat, frühestens ab 2015. «Aus heutiger Sicht», heisst es im Antrag der Regierung, sollten die Mittel des Bundes rechtzeitig zur Verfügung stehen. Gregor Saladin, Sprecher des Bundesamtes für Verkehr, erklärte auf Anfrage, die ersten Tranchen von ZEB-Geldern seien für diesen Abschnitt vorgesehen. Dafür, dass dort der Ausbau 2018 fertig sein soll, was erst den Halbstundentakt im Tössstal erlaubt, wird die Zeit aber knapp.