

Mehr Zug zwischen Zürich und Winterthur

Nadelöhr im Schweizer Schienennetz

Rund 80 000 Personen und 500 Züge verkehren täglich zwischen Zürich und Winterthur. Tendenz steigend. Sie alle müssen das Nadelöhr auf dem Abschnitt zwischen Effretikon und Winterthur passieren. Verschiedene Ausbauprojekte des Bundes, der SBB und des Zürcher Verkehrsverbunds ZVV sollen diesen Engpass im Schienenverkehr bis 2018 entschärfen.

Allein zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr morgens fahren 16 Züge von Winterthur nach Zürich. Das bestehende System hat die Kapazitätsgrenzen erreicht. Mit verschiedenen

nationalen und kantonalen Projekten wollen der Bund, die SBB und der ZVV diesem Engpass entgegenwirken. Die Projekte stehen in enger Abhängigkeit zueinander, greifen ineinander und stellen somit eine Gesamtlösung dar, welche die Beteiligten bis ins Jahr 2018 umsetzen möchten. Dadurch können häufigere Verbindungen zwischen Zürich und Winterthur angeboten und die Platzprobleme in den Zügen zu den Hauptverkehrszeiten vermindert werden. Voraussetzung ist allerdings, dass alle einzelnen Vorhaben als Gesamtprojekt betrachtet und in der Folge auch umgesetzt werden.



Ausbauprojekte zwischen Zürich und Winterthur

Nationale und kantonale Vorhaben für ein besseres Angebot

Zurzeit bauen die SBB und der Kanton Zürich die Durchmesserlinie. Sie durchquert bei planmässiger Fertigstellung ab 2015 die Stadt Zürich von Altstetten über Zürich HB bis nach Oerlikon. Die Durchmesserlinie ist die Voraussetzung für den Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur. Drei grosse Ausbaupakete befassen sich mit diesem Korridor, um die Kapazität zwischen Zürich und Winterthur zu erhöhen. Es sind dies:

National:

- Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss)
- Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

Kantonal:

- S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzungen

Die komplexen, unterschiedlichen Entscheidungswege und Terminplanungen auf nationaler und kantonaler Ebene stellen eine grosse Herausforderung für die Koordination der drei Vorhaben dar. Das gesteckte Ziel ist abhängig von der Verwirklichung aller Pakete. Daher müssen alle beteiligten Akteure zusammen arbeiten und zwingend sämtliche noch anstehenden Schritte in allen Vorhaben vorantreiben und ausführen.

Nationale Vorhaben

Bereits in Kraft gesetzt ist das Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz. Das Bundesparlament bewilligte für die Finanzierung der Anschlüsse insgesamt 1090 Millionen Franken.

Im März 2009 verabschiedete das Bundesparlament sodann das Bundesgesetz zu ZEB. Die Investitionen von ZEB umfassen 5,4 Milliarden Franken. Die Umsetzung der einzelnen Projekte wird in Etappen geschehen. Hier zeigt sich neben der offensichtlichen inhaltlichen Abhängigkeit aufgrund der geografischen Lage die zweite grosse Schnittstelle dieser Vorhaben: die HGV-Anschluss- und ZEB-Ausbauten

werden aus dem nationalen FinöV-Fonds (Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs) finanziert. Gleiches gilt auch für den Bau der Neat, weshalb die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel begrenzt sind.

Kantonales Vorhaben

Das dritte Vorhaben, welches das Angebot auf der Strecke zwischen Zürich und Winterthur verbessert – die 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich – ist ebenfalls bereits gut aufgegleist. Der Fahrplan und die Bauprojekte sind definiert. Die detaillierte Finanzierung zwischen Bund, SBB und den Kantonen ist noch Gegenstand von laufenden Verhandlungen. Anschliessend haben der Zürcher Kantonsrat und das Bundesparlament im Rahmen des Programms «Agglomerationsverkehr» über den Kredit zu entscheiden.

Häufiger und schneller: Das Angebot ab 2018

Die drei Ausbaupakete ermöglichen eine Leistungssteigerung zwischen Zürich und Winterthur. Das geplante Angebot ab voraussichtlich 2018 bietet folgende neuen Verbindungen:

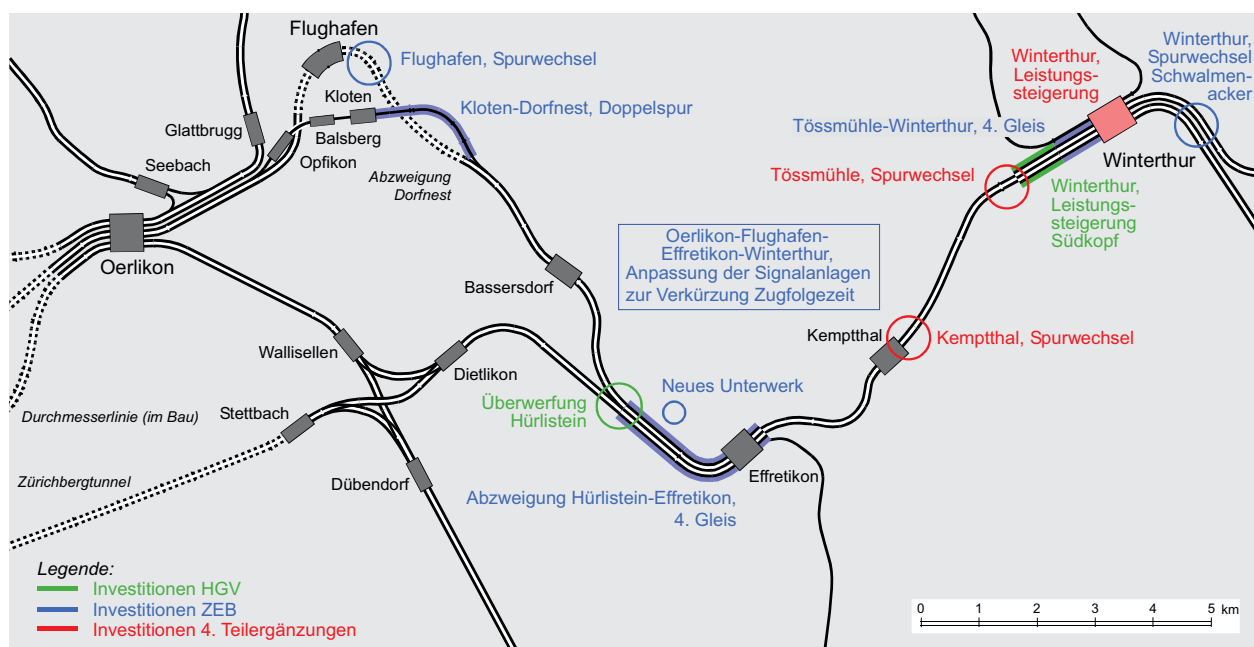
Im Fernverkehr:

- Beschleunigung der Fernverkehrszüge via Durchmesserlinie Richtung Winterthur–Ostschweiz
- Zusätzliche Verbindungen Zürich–Winterthur–St.Gallen (–München), ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen

Im S-Bahn-Verkehr:

- Ganztägiger Viertelstundentakt Zürich–Winterthur via Stadelhofen (S11 und S12)
- Verlängerung der S11 nach Seuzach/Wila und der S12 nach Schaffhausen/Wil
- Neue Linie aus dem Limmattal–Zürich–Oerlikon–Effretikon, in den Stosszeiten bis Pfäffikon ZH
- Beschleunigung mehrerer S-Bahn-Züge via Durchmesserlinie

Ausbauprojekte zwischen Zürich Oerlikon und Winterthur



Ausbauprojekte zwischen Zürich Oerlikon und Winterthur bis ca. 2018

Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss)

Im Korridor Zürich–Winterthur werden für rund 100 Millionen Franken HGV-Anschluss-Objekte gebaut. Folgende Ausbauten sind Voraussetzung für eine Verbesserung der Verbindung von Zürich nach München und sollen bis voraussichtlich Ende 2013 realisiert werden:

- Überwerfung Hürlistein (Plangenehmigungsverfahren zur Erteilung der Baubewilligung läuft)
- Winterthur Leistungssteigerung Südkopf

Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Das Konzept ZEB umfasst die Angebotsplanung für den nationalen Personen- und Güterverkehr bis 2030. Sie sieht unter anderem die Verbesserung der Verbindungen Zürich–Winterthur–Ostschweiz in mehreren Etappen vor. Im Korridor Zürich–Winterthur soll bis ca. 2018 der grösste Teil der ZEB-Investitionen im Umfang von rund 330 Millionen Franken mit folgenden Ausbauten realisiert werden:

- Oerlikon–Flughafen–Effretikon–Winterthur, Anpassung Signalanlagen zur Verkürzung Zugfolgezeit und Spur-

wechsel Flughafen

- Kloten–Dorfnest, Doppelspur
- Abzweigung Hürlistein–Effretikon, 4. Gleis
- Tössmühle–Winterthur, 4. Gleis
- Winterthur, Spurwechsel Schwalmenacker
- Neues Unterwerk im Raum Hürlistein (Bahnstromversorgung)

S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzungen

Mit den 4. Teilergänzungen will die S-Bahn Zürich die Chancen nutzen, die sich aus dem Bau der neuen Durchmesserlinie ergeben. Der neue Fahrplan bietet häufigere und direktere Verbindungen und verkürzt die Reisezeit. Die Kosten für die Projekte im Korridor Zürich–Winterthur belaufen sich auf rund 150 Millionen Franken. Die Ausbauten werden voraussichtlich bis ca. 2018 umgesetzt. Zusätzlich sind im Rahmen der 4. Teilergänzungen folgende Ausbauten notwendig:

- Kempthal und Tössmühle, Spurwechsel
- Winterthur, Leistungssteigerung (Anpassungen Südkopf, Perronverlängerung Gleis 1/2, Ausbau Personenunterführung Nord)

Die Planung geht weiter

In einer weiteren Etappe von ZEB soll nach 2018 die Überwerfung Dorfnest gebaut werden. Die SBB plant eine einspurige Überführung, damit sich die Bahnlinien auf der Strecke Flughafen– bzw. Kloten–Bassersdorf nicht auf gleichem Niveau kreuzen müssen. Dank der Überwerfung kann die SBB die Fahrplanstabilität verbessern und die Leistungsfähigkeit erhöhen.

Bei der Planung von ZEB musste aus Kostengründen auf einige Grossprojekte verzichtet werden. Dazu gehört auch der Brüttenertunnel, der die Strecke Zürich–Winterthur mit einer unterirdischen Verbindung aus dem Raum Bassersdorf nach Winterthur entlasten soll. Der Bundesrat wurde im Herbst 2008 vom Parlament beauftragt, eine Folgebotschaft zu ZEB unter dem Titel «Bahn 2030» über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau

der Bahninfrastruktur zu unterbreiten. Im Rahmen dieser längerfristigen Planungen sollen weitere leistungssteigernde Ausbauten im Korridor Zürich–Winterthur geprüft werden. Unter anderem hat das Bundesamt für Verkehr den Auftrag erhalten, den Brüttenertunnel zu prüfen. Die Finanzierung und der Realisierungszeitpunkt sind aber noch unbestimmt.

Im Kanton Zürich wurde zudem eine kantonale Volksinitiative «Schienen für Zürich» eingereicht. Sie verlangt einen Rahmenkredit als Staatsbeitrag für den Ausbau des Bahnkorridors Zürich–Winterthur zwischen Hülstein (Effretikon) und Winterthur auf durchgehend vier Gleise. Wann über die Initiative entschieden wird, steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

SBB Infrastruktur
Kommunikation
Brückfeldstrasse
3000 Bern
www.sbb.ch/bahnausbauten

Zürcher Verkehrsverbund ZVV
Hofwiesenstrasse 370
8090 Zürich
www.zvv.ch