



Regionalplanung Winterthur und Umgebung





Zuständigkeiten Planung und Bau von neuen Bahnanlagen

ZH/IF

über Aggloprogramme

4. Teilergänzungen Zürcher S-Bahn, 3. Etappe Dezember 2018

- Federführung ZVV, Finanzierung Kt. ZH (65%),
- ZVV als Taktgeber

BIF

über STEP 2 (Parl. 2019)
nach FABI-Abstimmung

S-Bahn 2G, STEP Ausbauschnitt 2030/35

- Federführung Bund, Finanzierung Bund (100%) aus BIF
- Beitrag Kanton ZH (130Mio./a) nicht zweckgebunden
- ZVV als Bittsteller

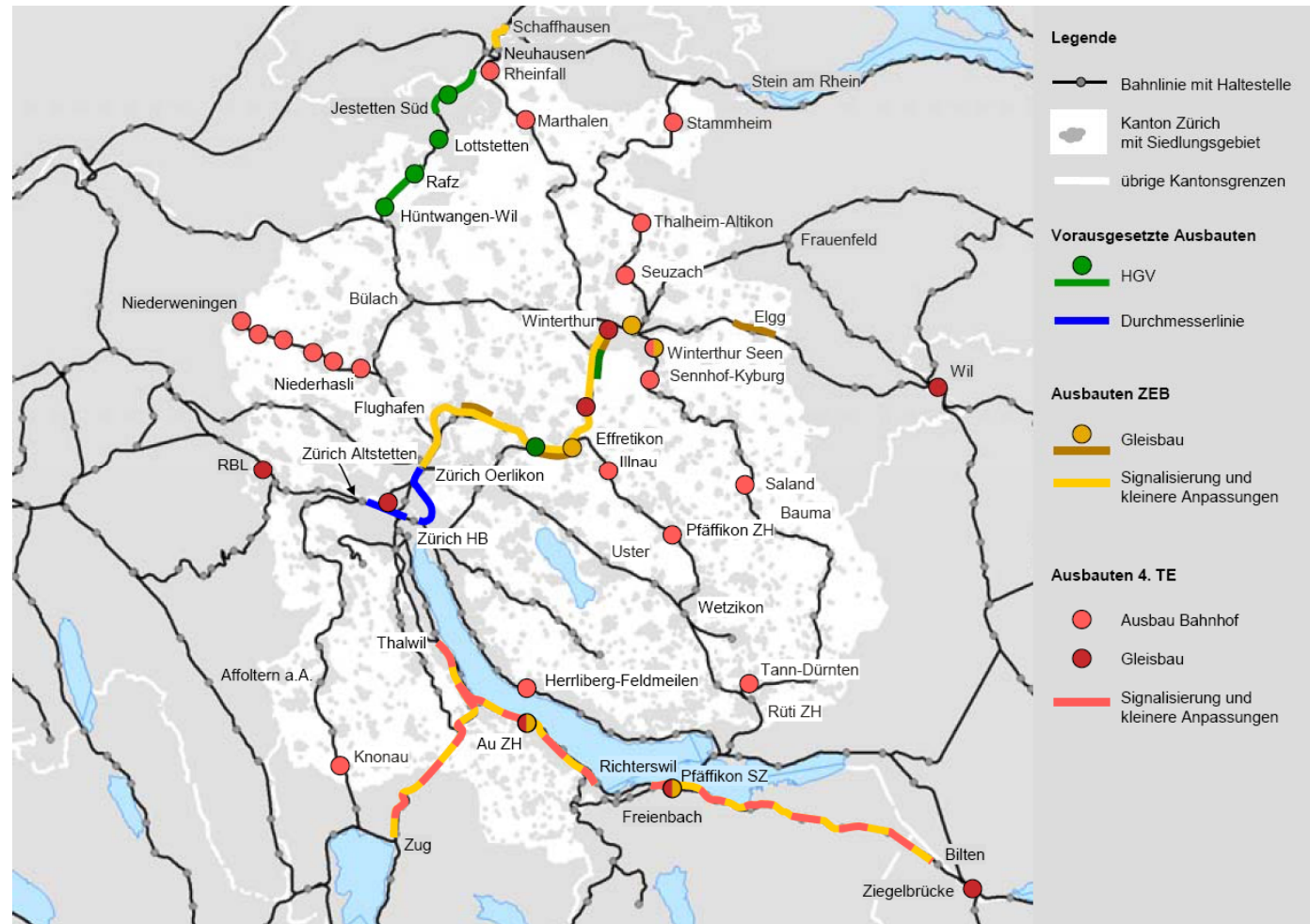
4. Teilergänzungen Region Winterthur

Ein langer Weg...

- 1999 Planungsstart Durchmesserlinie (DML)
- 2001 Volksabstimmung DML (tot. 2.1 Mia.)
- 2002 Planungsstart 4. Teilergänzungen
- 2005/7 Beschlüsse nationale Ausbauten (ca. 1 Mia.)
- **2008 Fahrplan 4. TE fixiert / Ausbauten bestimmt**
- 2008 Start Beschaffung zus. Fahrzeuge (ca. 1.5 Mia.)
- 2010 Kreditbeschluss Kantonsrat 346 Mio.
- 2014 / 2015 / 2018 etappierte Einführung



39 Einzelprojekte





Was bringt die 3. Etappe?

Wünsche aus Region

(während Planungsphase 2002 – 2007)

- ½ Std.-Takt, v.a. Tösstallinie Rüti - Bauma
- Direktverbindungen nach Zürich
- regelmässiger Takt / kein Hinketakt
- Anschluss in Winterthur auf S12 nach Zürich

Weitere Ziele ZVV

- ausreichend Kapazität Winterthur – Zürich & Korridore
- verbesserte Stabilität Fahrplan
- Entlastung Unterführungen Bhf Winterthur

Wünsche der Region erfüllt?

Korridor Grün: neu Schwarz: bisher	1/2 Std.-Takt	direkt Zürich	regelmäss. Takt	Anschluss S11/12
Schaffhausen - Andelfingen – Winterthur S12/24/33	✓	✓	✗	✓
Stein am Rhein – Seuzach – Winterthur S11/29	✓	✓	✓	✓
Frauenfeld – Winterthur S24/30	✓	✓	✓	✓
Wil – Winterthur S12/35	✓	✓	✓	✓
Rüti – Bauma – Winterthur S11/26	✓	✓	✓	✓





Ziele des ZVV erreicht?

Zürich - Winterthur

- Integraler ¼ Std.-Takt Winterthur – Zürich S11 / S12
- tagsüber 15 Abfahrten/Std./Richtung!
- Hauptverkehrszeit: 18 Abfahrten/Std./Richtung

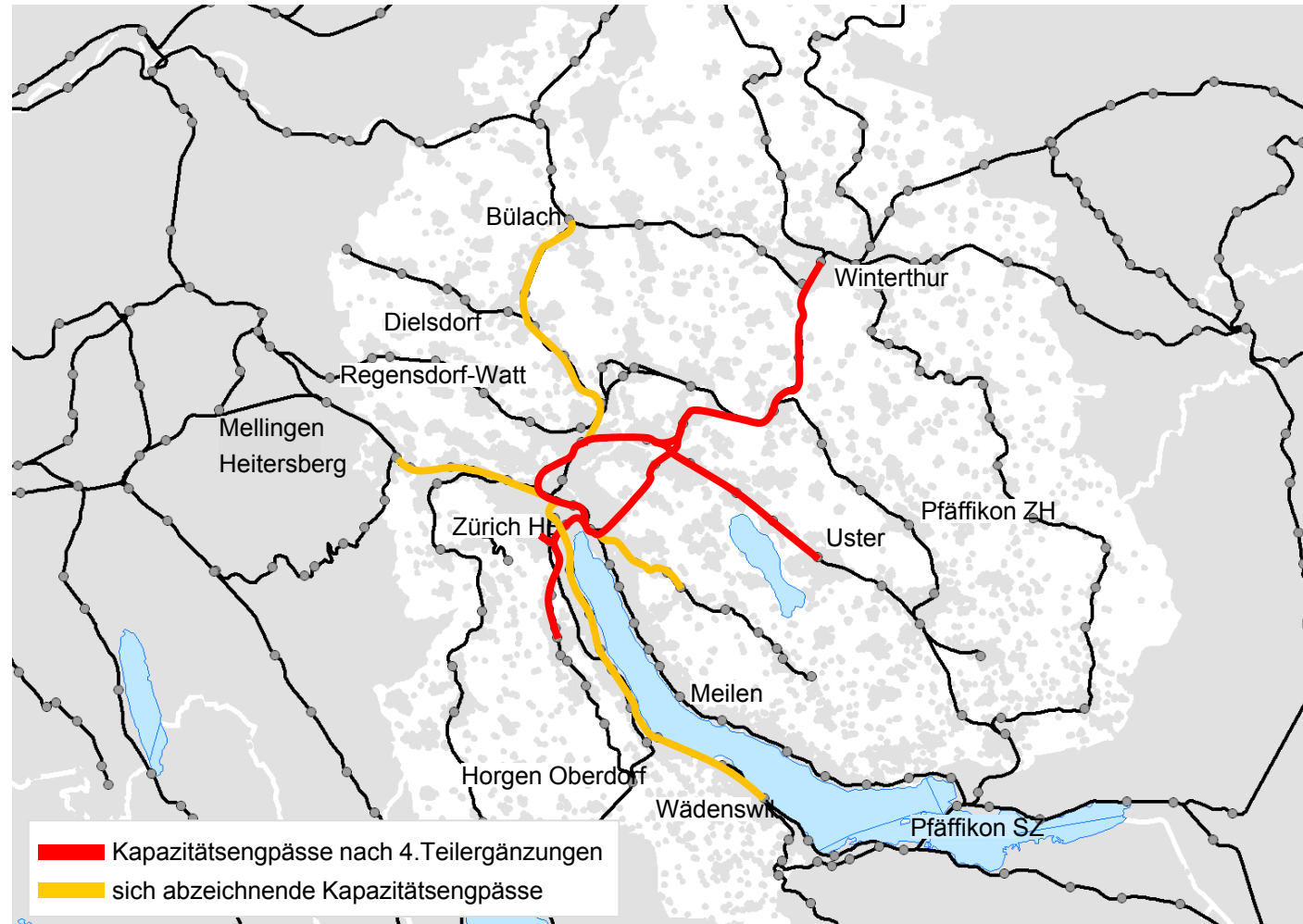
Durchbindungen S-Bahnzüge in Winterthur

- bisher 3 neu 6 pro Stunde und Richtung
- breitere Unterführung Nord (im Bau)
- ➔ Entlastung Umsteigeströme

Stabilität Fahrplan

- Vorkehrungen getroffen

Kapazitätsengpässe S-Bahn mittelfristig



STEP Ausbauschnitt 2030/2035

- Fahrplankonzept steht nach 5-jähriger Planungsarbeit
 - Infrastrukturmassnahmen sind bekannt
 - Konzept im November 2014 dem Bund eingereicht
-
- Bewertung und Erarbeitung nationales Konzept beim Bund in Arbeit
 - Nationales Konzept sollte 2018 grob bekannt sein
 - Parlamentsbeschluss 2019
-
- Umsetzungshorizont: 2030+
Fertigstellung Brüttenertunnel bestimmend



Konzept S-Bahn 2G, Ausbauschritt 2030 für Region Winterthur

- Grossprojekte:
Büttenertunnel und 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen
- Keine endenden Linien mehr in Winterthur
(ausser Tösstal)
- viele neue Durchbindungen → **Konfliktpotential**
- Kommunikation heute nicht zweckmässig
 - Bundeskonzept steht noch nicht
- Grossprojekte bestimmen Zeitplan

Rolle der **Gemeinden / der Region?**

	Grobverteiler / Bahnnetz	Feinverteiler / Busnetz
Kurzfristig = Fahrplanverfahren [bis 2 Jahre]	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptänderungen de facto unmöglich • Betriebszeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Detailkonzepte unter <u>Leitung der MVU</u> • RVK koordiniert
Mittelfristig [3-6 Jahre]	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptänderungen de facto unmöglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Angebotskonzepte unter <u>Leitung der MVU mit</u> Gemeinden
Langfristig [> 6 Jahre]	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterarbeitung <u>Bund / ZVV</u> • Aufnahme der Wünsche der Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • Haupterschliessungsrichtungen & • Raumsicherung in Regio-Ripla



Finanzierung Bus-Infrastruktur Grundsatz

- Die Infrastruktur für den Busverkehr ist vom Strasseneigentümer bereitzustellen.

Zur Strasse gehören ausser den Flächen für den fliessenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr ... (§ 3 StrG).

Finanzierung Bus-Infrastruktur Ausnahmen

- gemäss RRB 117/2006
 - Haltestelleneinrichtungen (Billettautomaten, Fahrgastinformation) → Verkehrsunternehmen

- Infrastrukturen ausserhalb des Strassenperimeters
 - bei Bahnhöfen (Zubringerverkehr) → Gemeinde (§ 6 PVG)
 - übrige → Verkehrsunternehmen

- Infrastrukturen im Interesse von Gemeinden oder Dritten
 - Anlagen für den Angebotsausbau (z.B. Wendeanlagen) → Gemeinde oder Dritter
 - Komfortbauten (z.B. Unterstände) → Gemeinde (§ 6 PVG)

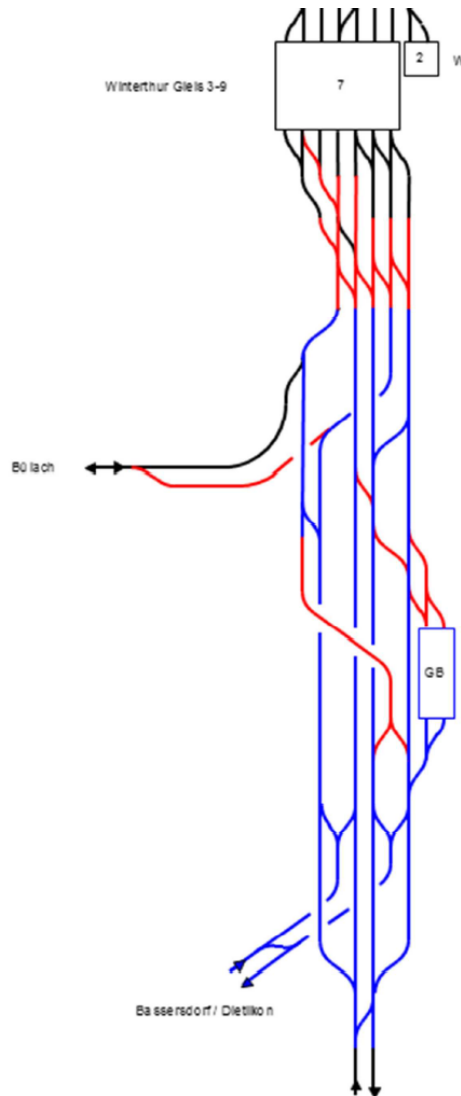


Finanzierung Bus-Infrastruktur Staatsbeiträge aus dem Verkehrsfonds

- an den Zubringerverkehr
 - 30% an Anlagen von regionaler Bedeutung, sofern sich begünstigte Nachbargemeinden beteiligen

- an Anlagen für Angebotsausbauten
 - bis 100% an feste Anlagen im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen, welche Verkehrssystem/Betrieb erweitern oder verändern

Projekt Brüttenertunnel



- Objektstudie abgeschlossen, ohne Haltestelle Töss Süd
- **Bestvarianten** festgelegt für
 - **Tunnellinienführung** und
 - Anschlüsse **Winterthur, Bassersdorf, Wallisellen.**
 - Ingenieursubmission Vorprojekt am 17.02.2017 im SHAB publiziert.
- Gebietsplanung Bassersdorf–Dietlikon–Wangen Brüttsellen vor Abschluss

Neue Haltestelle Grüze Nord



- bauliche Machbarkeit bestätigt
- Zweckmässigkeit mit Vorbehalten gegeben
- vom Bund vorläufig für STEP AS 2030/5 vorgesehen
- Entscheid fällt mit definitivem Konzept



STEIG EIN. KOMM WEITER.





Betriebszeiten erster & letzter Zug / Wochenende

2016

- historisch gewachsen, beträchtliche Unterschiede
- Teilweise schwaches Angebot auf starken Achsen
- Angebotsverordnung erfüllt / Rekurse abgewiesen

Ab Dezember 2018

- Harmonisierung angestrebt (kantonsweit vergleichbar)
- Wirtschaftliche Grenzen! (\emptyset Auslastung, LÜP)
- Erste Ankünfte Winterthur: \approx 05.45, letzte Abfahrten \approx 00.15
- Halbstundentakt Mo-So, S29 bis 21h halbstündlich
- S11 nur HVZ = 2x3 Zugpaare
- S26 Abschnitt Bauma – Rüti bis 20 / 21h, danach Bus