

# 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

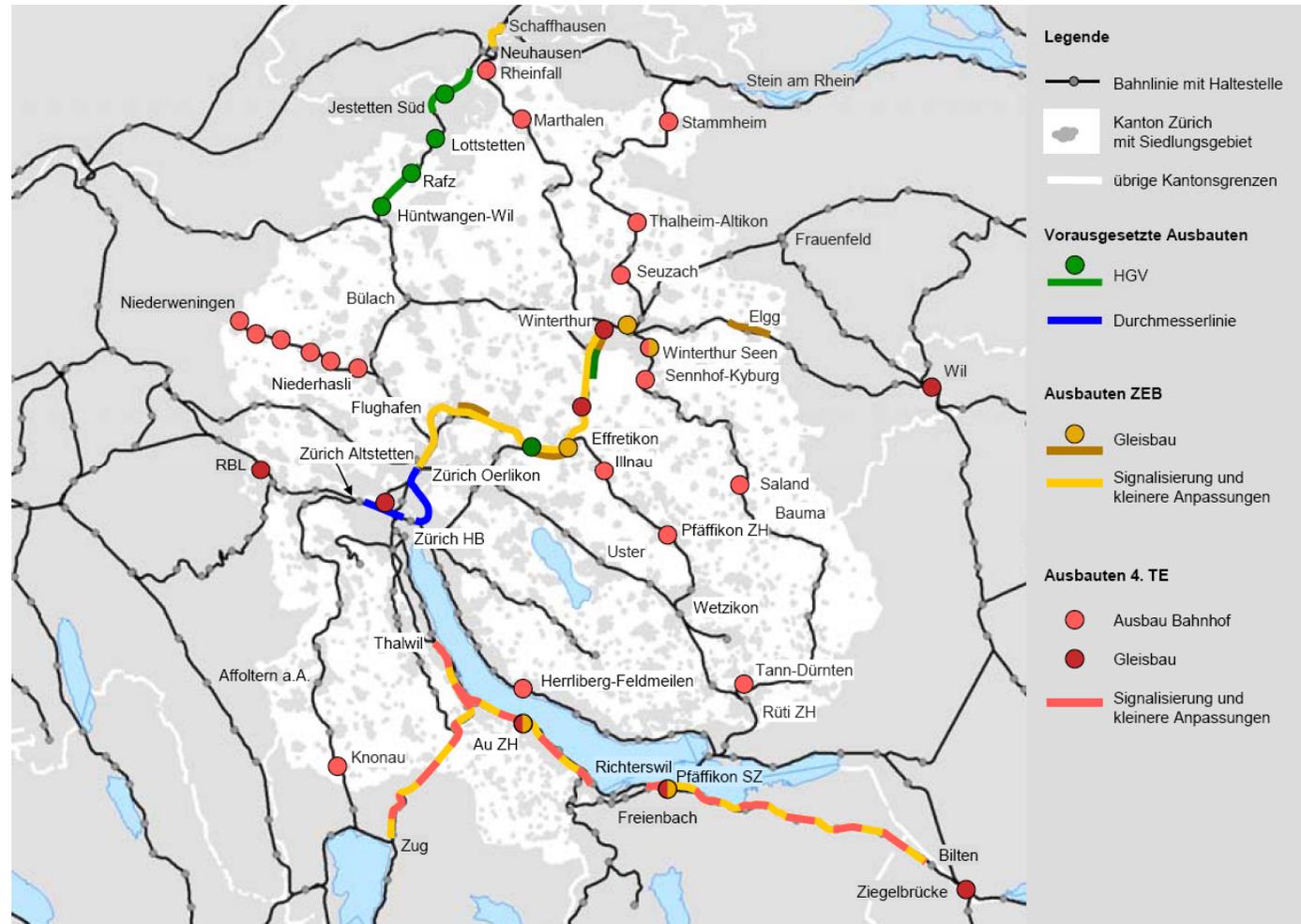
## 4. Teilergänzungen Region Winterthur

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





## Ziele des ZVV erreicht?

### Zürich - Winterthur

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

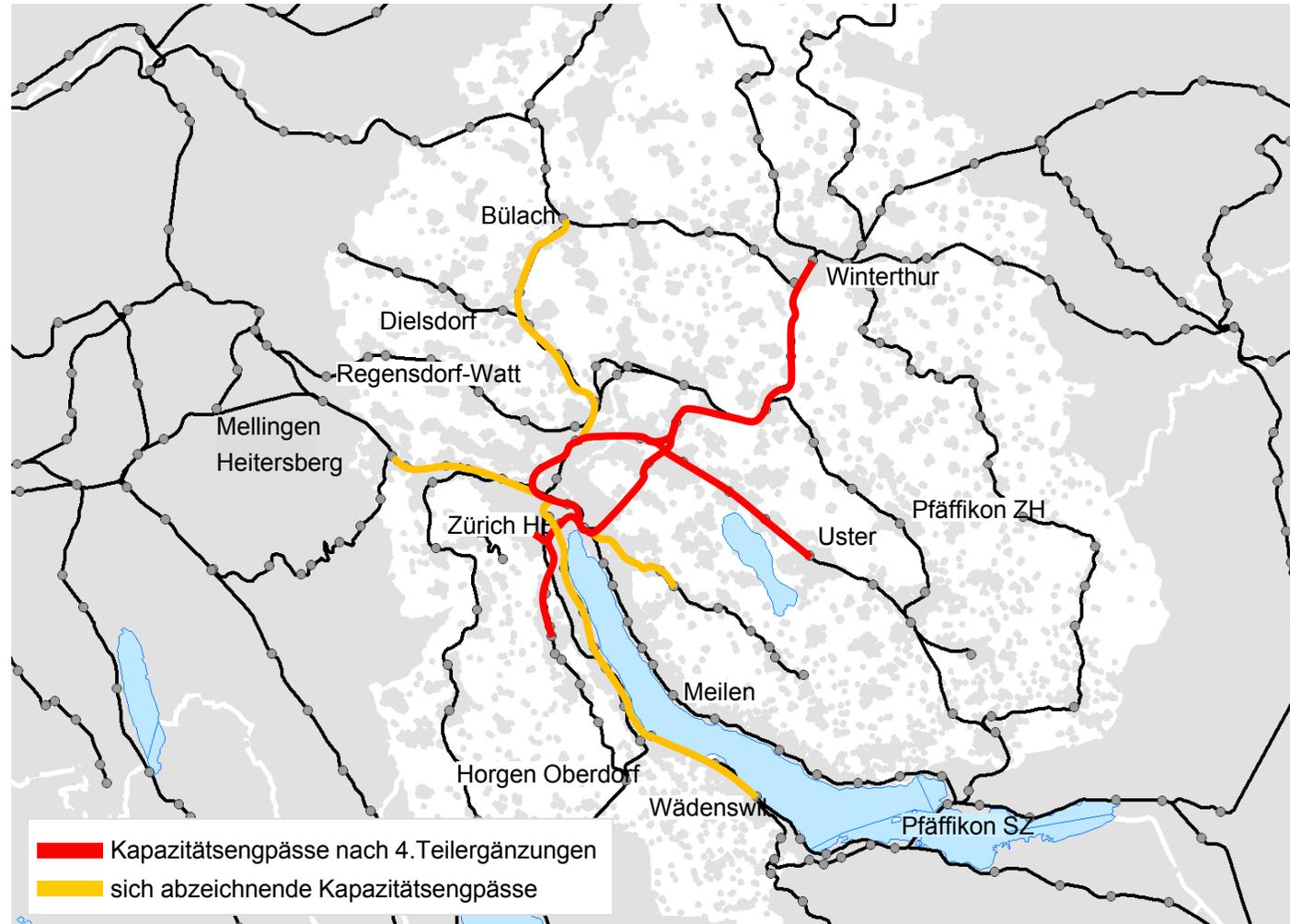
### Durchbindungen S-Bahnzüge in Winterthur

- 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, Ausbauschnitt 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"> <li>• Konzeptänderungen de facto unmöglich</li> <li>• <b>Betriebszeiten</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailkonzepte unter <u>Leitung der MVU</u></li> <li>• <b>RVK koordiniert</b></li> </ul>
Mittelfristig [3-6 Jahre]	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzeptänderungen de facto unmöglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Angebotskonzepte unter <u>Leitung der MVU mit</u> <b>Gemeinden</b></li> </ul>
Langfristig [> 6 Jahre]	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzepterarbeitung <u>Bund / ZVV</u></li> <li>• <b>Aufnahme der Wünsche der Gemeinden</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Haupterschliessungsrichtungen &amp;</b></li> <li>• <b>Raumsicherung in Regio-Ripla</b></li> </ul>



## 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

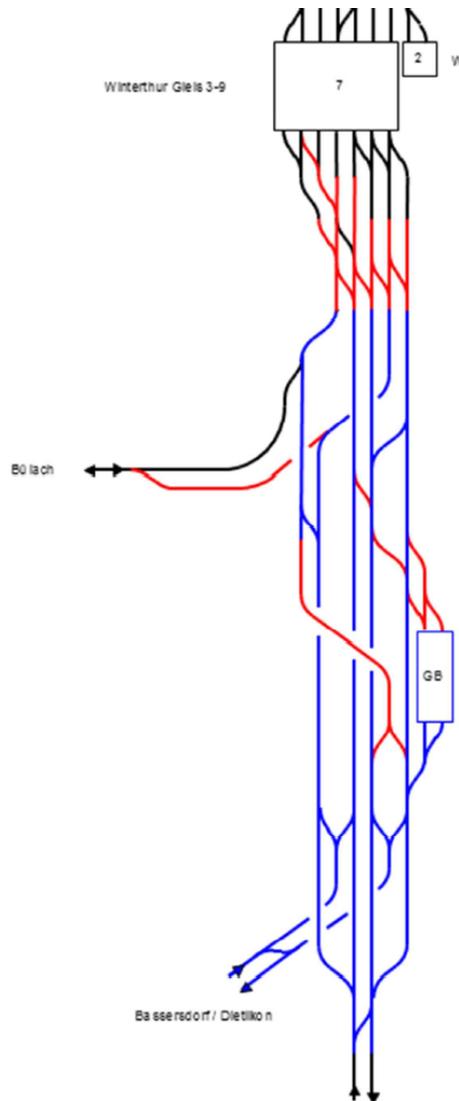
- gemäss RRB 117/2006
  - Haltestelleneinrichtungen (Billettautomaten, Fahrgastinformation) → Verkehrsunternehmen
  
- Infrastrukturen ausserhalb des Strassenperimeters
  - bei Bahnhöfen (Zubringerverkehr) → Gemeinde (§ 6 PVG)
  - übrige → Verkehrsunternehmen
  
- Infrastrukturen im Interesse von Gemeinden 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