

**Bahnentwicklung Winterthur:
Schienseitige Ergänzung des
öV-Hochleistungskorridors auf
Grundlage 4. TE S-Bahn Zürich**

Management Summary

16. September 2013

Version 1-01

Management Summary

Der öffentliche Verkehr und die Stadt Winterthur werden auch in den nächsten Jahren weiter wachsen. Um dieses Wachstum möglichst umweltverträglich zu gestalten, ist die Entwicklung eines zweiten städtischen Zentrumgebietes im Bereich des Bahnhofs Winterthur Grüze geplant und im städtischen Gesamtverkehrskonzept der Stadt Winterthur festgehalten. Die Netze des öffentlichen Verkehrs sind auf das neue urbane Zentrum Neuhegi-Grüze auszurichten. Die Netzfestlegung für den sogenannten öV-Hochleistungskorridor mit eigenen Fahrspuren für den Busverkehr inkl. Lichtsignalbevorzugung ist bereits erfolgt (siehe Abbildung 1). Zentrales Element des öV-Hochleistungskorridors ist der Ausbau des Bahnhofs Winterthur Grüze zur Mobilitätsdrehscheibe mit einer idealen Verknüpfung von Bahn und Bus.



Abbildung 1 Netzfestlegung öV-Hochleistungskorridor Bus / Ausbau Bahnhof Grüze zur Mobilitätsdrehscheibe

Die vorliegende Studie zeigt auf, welche schienenseitigen Angebotsverbesserungen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und zur Ergänzung des öV-Hochleistungskorridors in Winterthur möglich sind. Basierend auf dem Fahrplan der 4. Teilergänzungen (4. TE) der Zürcher S-Bahn (Realisierung bis Ende 2017) werden unter anderen folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Ausbau von Winterthur Grüze zur Mobilitätsdrehscheibe, Erhöhung der Anzahl Fahrmöglichkeiten ab Winterthur Grüze nach Winterthur und Zürich
- Ausbau von innerstädtischen Verbindungen auf der Schiene und Realisierung zusätzlicher Haltepunkte im Bereich der Stadt Winterthur (siehe Abbildung 2)
- Systematisierung und Ausbau des Angebots im Weinland und nach Bülach
- Optimierung des Fahrplanes zwischen Winterthur und Stein am Rhein

Die Realisierung von attraktiven Durchmesserlinien und die schienenseitige Aufwertung von Winterthur Grüze dient auch der Entlastung des Bahnhofs Winterthur bezüglich Umsteigeströmen. Damit soll zu den bereits heute geplanten

Massnahmen (z.B. Ausbau der Unterführung Nord) ein noch weitergehender Ausbau der Publikumsanlagen (u.a. Perronverbreiterungen und/oder Bau eines 10. Gleises) erst in einer fernerer Zukunft stattfinden.

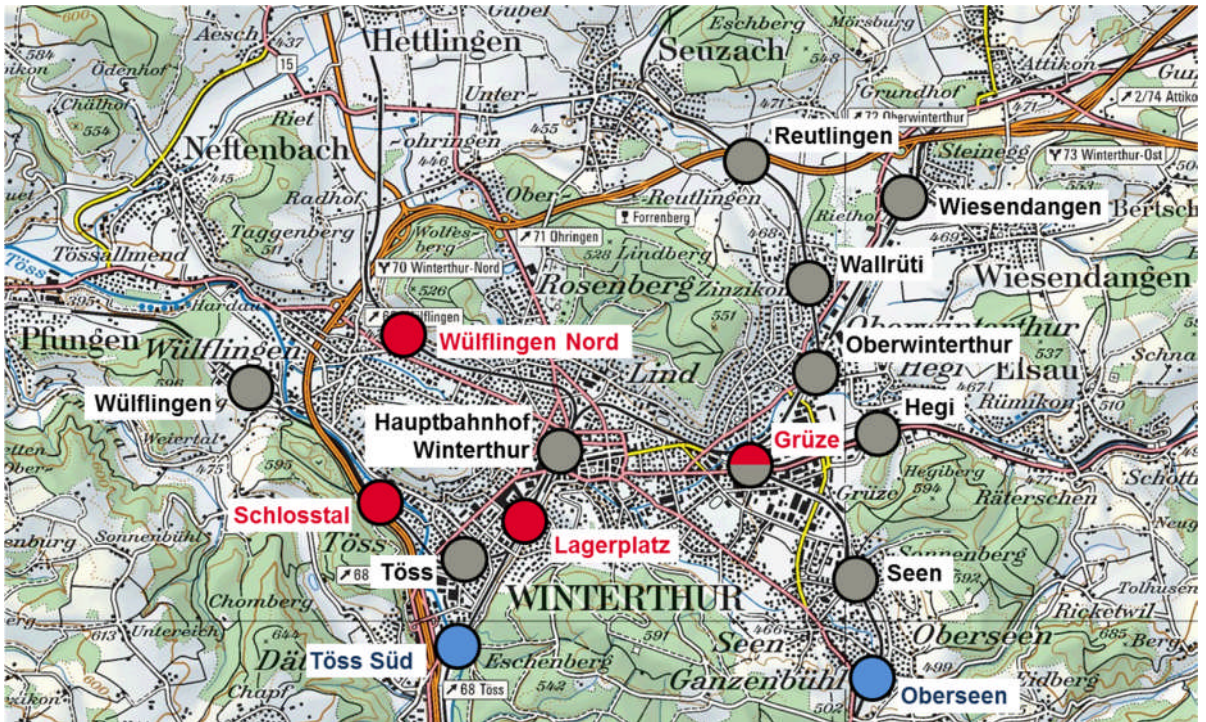


Abbildung 2 Bahnhöfe auf dem Stadtgebiet Winterthur. Grau: bisherige Bahnhöfe, rot: in diesem Bericht untersuchte zusätzliche Bahnhöfe und Haltepunkte, blau: Haltepunkt mit Richtplaneintrag

Durch den Bau von 2 zusätzlichen Halteketten an der Strecke Winterthur – Oberwinterthur (siehe Abbildung 1) lässt sich das Angebot in Winterthur Grütze im Idealfall verdoppeln. Aufgrund verschiedener Fahrplanzwänge im Fahrplan 4. TE wäre jedoch nur ein zusätzlicher, stündlicher Halt der Linie S11 sowie der Linie S30 realisierbar. Die Aufwertung von Winterthur Grütze und die Verknüpfung von Stadtbus, Regionalbus und S-Bahn stellen jedoch andere Anforderungen an die Qualität und Quantität des S-Bahn-Angebotes:

- Dichter, regelmässiger Takt zwischen Winterthur Grütze und Winterthur HB
- Regelmässiger Takt und kurze Fahrzeiten nach Zürich
- Zusätzliche Durchmesserlinien und weitere Verbindungsmöglichkeiten

Durch Anpassung der Linienstruktur und des Fahrplans der S-Bahn im Raum Winterthur lassen sich diese Ziele erreichen. Zusammen mit der Realisierung einer Wendemöglichkeit für die S8 in Winterthur Grütze oder in Winterthur Hegi ist im Zielkonzept folgende Fahrplanstruktur möglich (siehe Abbildung 3):

- Integraler Viertelstundentakt mit beschleunigten S-Bahnen-Linien (S11/S12) über Winterthur HB nach Zürich Stadelhofen und Zürich HB

- Halbstundentakt S8 über Effretikon, Dietlikon, Wallisellen und Zürich Oerlikon nach Zürich HB
- Angenäherter Viertelstundentakt Winterthur Grüze – Winterthur Töss mit den Linien S29/41, S30 und S35

In der Summe ergibt sich durchschnittlich alle 7.5 Minuten eine Fahrgelegenheit auf der Schiene zwischen Winterthur Grüze und dem Hauptbahnhof. Hinzu kommen die neuen direkten Fahrmöglichkeiten nach Frauenfeld und Romanshorn (S12) sowie nach Seuzach (S11) und Stein am Rhein bzw. Bülach (S29).

		S11	S8	S26	S12	S35	S29	S11	S8	S26	S12	S30	S29
	von:	Wila		Rüti	Weinfld.	Wil	Stein a.R.	Seuzach		Rüti	Wil	Weinfld.	Stein a.R.
Winterthur Grüze (Nord)	ab	10:03	10:06	10:12	10:16	10:16	10:24	10:33	10:36	10:42	10:46	10:46	10:54
Winterthur	an	10:07	10:09	10:15	10:19	10:19	10:27	10:37	10:39	10:45	10:49	10:49	10:57
Winterthur	ab	10:09	10:10		10:22	10:21	10:33	10:39	10:40		10:52	10:51	11:03
Winterthur Töss	an					10:24	10:36					10:54	10:06
Zürich Oerlikon	an		10:29						10:59				
Stettbach	an	10:21			10:33			10:51			11:03		
Stadelhofen	an	10:25			10:37			10:55			11:07		
Zürich HB	an	10:28	10:35		10:41			10:58	11:05		11:11		
	nach:	Dietikon	Pfäffikon SZ		Brugg AG		Bülach	Aarau	Pfäffikon SZ		Brugg AG		Bülach

Änderungen gegenüber Planungen 4. TE

Abbildung 3 Bahnangebot in Winterthur Grüze im Zielkonzept

In der Region Lagerplatz-Areal (siehe Abbildung 2) bestehen seitens der Stadt Winterthur Überlegungen für eine neue Haltestelle. Diese soll zukünftigen Kapazitätsbedarf abdecken und stellt eine Alternative zur Erschliessung des Areals über einen Ausbau der Strasseninfrastruktur dar. Neben der durchgebundenen Linie S29/41 ist es auch möglich, die Linien S30 und S35 aus Weinfeldern bzw. Wil zu verlängern und bis nach Winterthur Töss zu führen. Dadurch entsteht eine stadtinterne Durchmesserlinie, welche auch den Halt Lagerplatz alle 15 Minuten bedient.

Der angestrebte Viertelstundentakt S11/S12 für Winterthur Grüze und die gewünschte Realisierung weiterer Durchmesserlinien in Winterthur HB führt zu strukturellen Veränderungen des Fahrplanangebotes im Raum Winterthur. Im Sinn der geplanten Weiterentwicklung der Zürcher S-Bahn wird dabei eine Systematisierung der Angebotskonzepte angestrebt; d.h. Halbstundentakte an Stelle von sich überlagernden Stundentakten mit verschiedenen Funktionen. Im Einzelnen ergeben sich im Zielkonzept die folgenden Veränderungen gegenüber dem Fahrplan 4. TE (siehe auch Liniennetzplan in Abbildung 4 bzw. Anhang 1):

- Verlängerung der S8 nach Winterthur Grüze oder Winterthur Hegi im Halbstundentakt
- Durchbindung der S30 und S35 (Halbstundentakt) nach Winterthur Töss
- Abtausch der Linie S12 nach Schaffhausen mit der Linie S24 nach Weinfeldern: Halbstundentakt der S24 im Weinland
- Anpassung der S30 an die Lage der S12: Halbstundentakt S12/S30

- Halbstundentakt der S33 im Weinland und halbstündliche HVZ-Verlängerung der S7 nach Andelfingen
- Halbstündliche Durchbindung S41 auf S29 mit neuer Lage der S29 nach Stein am Rhein und Einbindung in den Knoten Stein am Rhein

Unverändert bleibt das Fahrplanangebot der 4. TE südlich von Winterthur HB sowie in Richtung Wil und ins Tösstal. Die strukturellen Veränderungen ermöglichen auch eine Systematisierung des S-Bahn-Angebotes im Raum Schaffhausen sowie die Realisierung zusätzlicher Halte im Raum Frauenfeld.

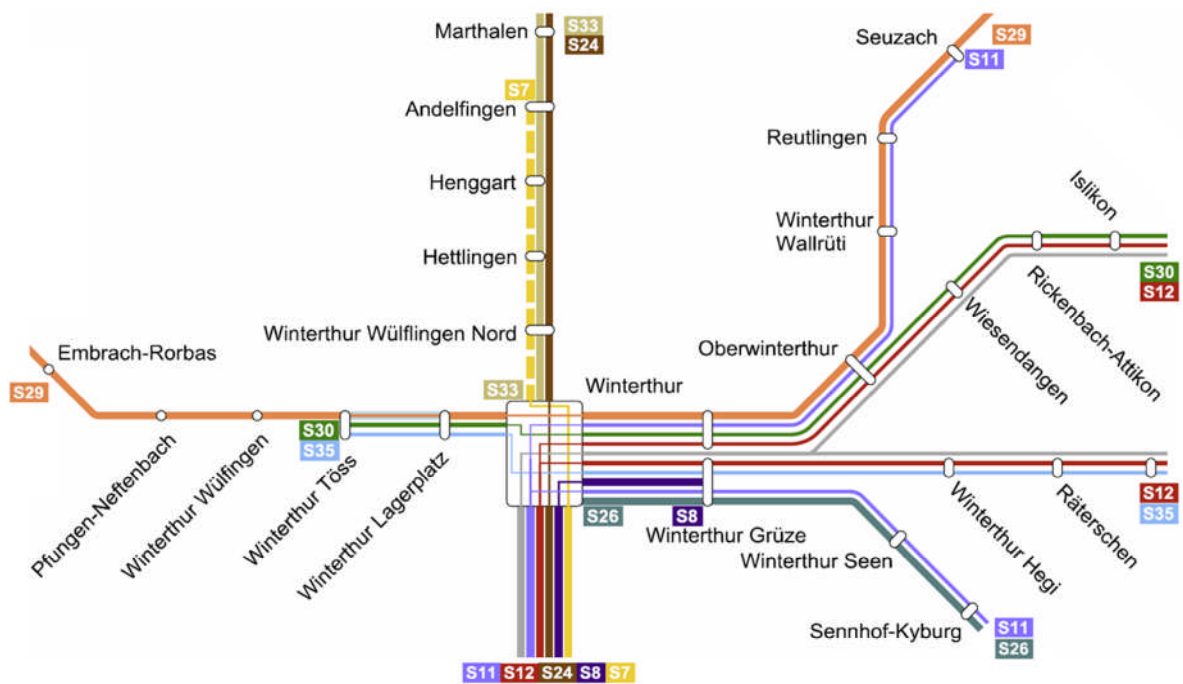


Abbildung 4 Liniennetzplanausschnitt Zielkonzept Bahnentwicklung Winterthur

Wie bei jeder Angebotsveränderung können nicht alle Stationen gleichmässig von kürzeren Reisezeiten, mehr und direkteren Verbindungen profitieren. Im Rahmen der Studie war es auch nicht möglich, die Angebotsveränderungen mit der Nachfrage zu gewichten. Grundsätzlich ist jedoch durch das neue Angebot ein klarer Mehrwert für die grosse Mehrheit der Bahnhöfe und Stationen feststellbar. Am Grössten ist der Nutzen für Winterthur Grüze; die entsprechenden Verbesserungen gegenüber dem Zustand 4. TE sind in Abbildung 5 dargestellt.

Nachteile entstehen vor allem im Weinland, wo die nicht durch die S24 bedienten Stationen durch den Wegfall der S12 die stündliche Direktverbindung nach Zürich verlieren. Auf der anderen Seite besteht mit der neu halbstündlichen S33 eine ideale Anbindung an den Fernverkehr sowohl in Winterthur als auch in Schaffhausen.

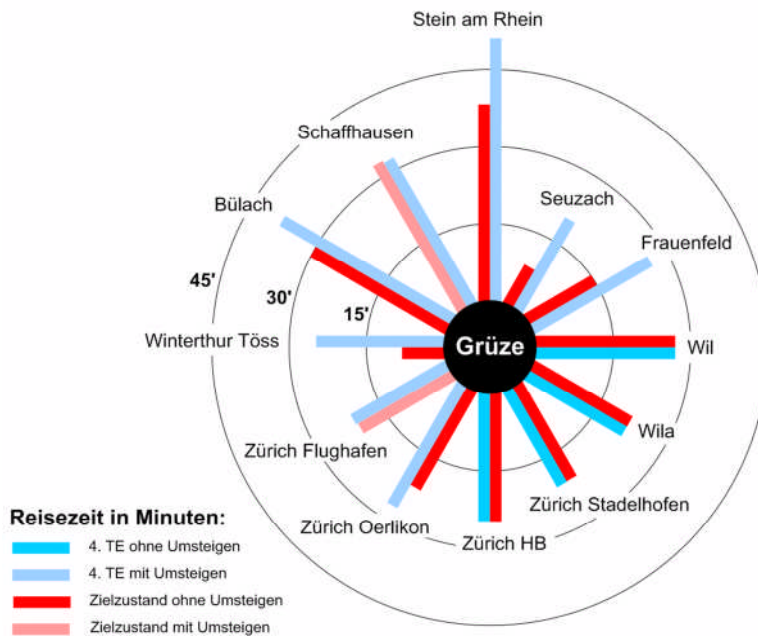


Abbildung 5 Veränderung der Reisezeiten ab Winterthur Grüze im Zielkonzept

Neben den bereits erwähnten Ausbauten in Winterthur Grüze erfordert das Zielkonzept weitere Infrastrukturmassnahmen. Zu erwähnen ist hier vor allem der für die Systematisierung im Weinland erforderliche Bau einer Kreuzungsstation in Winterthur Wülflingen Nord. Mit einer möglichen Bedienung durch 3 Linien jeweils im Halbstundentakt entsteht hier ein neuer Anknüpfungspunkt für den Busverkehr und ggf. auch für Park&Ride.

Grössere Ausbauten sind eine neue Doppelspur in Ossingen sowie zwischen Winterthur Lagerplatz und Winterthur Töss. Des Weiteren erfährt der Bahnhof Winterthur Grüze mit neuen Perronkanten an der Linie in Richtung Frauenfeld sowie einem neuen Wendegleis einen umfassenden Ausbau. Alternativ kann das Wendegleis für die S8 auch in Winterthur Grüze realisiert werden.

Um die erwähnten Angebotsverbesserungen im Zielkonzept ohne Einschränkungen umsetzen zu können, sind insgesamt Infrastrukturausbauten von rund 114 Mio. CHF (+/- 50%) notwendig.

Um die gesamten Kosten zeitlich zu verteilen, wurde ein mögliches Stufenkonzept erarbeitet. Dieses sieht vor, die einzelnen Anpassungen am Fahrplanangebot in Etappen vorzunehmen und die notwendigen Infrastrukturausbauten stufengerecht zu erstellen (siehe Abbildung 6).

		Stufen				
		1	2	3	4	Ziel
Angebotselemente	Halt S11 und S30 in Winterthur Grüze Nord	X	X	X	X	X
	Verlängerung der S8 nach Winterthur Grüze oder Winterthur Hegi		X	X	X	X
	Durchbindung S29 nach Winterthur Töss			X	X	X
	Abtausch S12 / S24, S12 mit Halt in Winterthur Grüze				X	X
	Anpassung der S30 an die Taktlage der S12				X	X
	Durchbindung der S7 ins Weinland				X	X
	Neue Lage der S29 und Durchbindung auf S41 nach Bülach					X
	Durchbindung der S30 und S35 nach Winterthur Töss					X
Infrastrukturelemente	A: Bahnhofserweiterung Winterthur Grüze	X	X	X	X	X
	B: Wendegleis Winterthur Grüze oder Winterthur Hegi		X	X	X	X
	C: Kreuzungsbahnhof Winterthur Wülflingen Nord				X	X
	D: Perronverlängerungen im Weinland				X	X
	E: Neubau Haltestelle Lagerplatz und/oder Schlosstal			X	X	X
	F: Doppelspur Winterthur – Winterthur Töss			X	X	X
	G: Wendeanlage Seuzach oder Dinhard					X
	H: Doppelspur Ossingen					X
	I: Ausbau Bf. Etwilen und Blocksignal Etwilen – Stein am Rhein					X
	J: Ausbau Bf. Etwilen und Blocksignal Etwilen – Stein am Rhein					X

Abbildung 6 Mögliches Stufenkonzept

Durch das Zielkonzept kommt es auch zu Veränderungen im Rollmaterialeinsatz und beim Rollmaterialbedarf. Im Vergleich zum Fahrplan 4. TE resultiert trotz Angebotsausbau ein Fahrzeugmehrbedarf von nur 4 Einheiten des Typs „GTW“ oder einem ähnlichen Fahrzeug. Im Gegensatz dazu wird ein Fahrzeug des Typs „Doppelstockzug“ weniger benötigt, was vor allem auf die Systematisierung der Takte zurückzuführen ist.

Mit der vorliegenden Untersuchung liegt ein etappierbares Gesamtkonzept für die Bahnentwicklung der Agglomeration Winterthur vor. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Entwicklung von Neuhegi-Grüze zu einem zweiten Zentrumsgebiet und dem Ausbau des Bahnhofs Grüze zu einer Mobilitätsdrehscheibe. Die Realisierung weiterer Haltepunkte auf dem Gebiet der Stadt Winterthur ist mit der geplanten Siedlungsentwicklung abzustimmen. Ergänzender Untersuchungsbedarf besteht bezüglich einer Umsetzung der Haltestelle Winterthur Töss Süd sowie eines umfassenden Park&Ride-Konzeptes für den Raum Winterthur.