

Dringliches und nicht verschiebbares Vorhaben

337 Millionen kostet die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn, der Bund zahlt mit. Weiter abspecken lässt sich das Vorhaben laut ZVV nicht.

Thomas Marth

Die Bauarbeiten für die Durchmesserlinie laufen auf Hochtouren. Sie umfasst im Wesentlichen den neuen Weinbergtunnel vom Zürcher Hauptbahnhof (HB) nach Oerlikon und den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse unter dem HB. Eine Million Franken werden momentan pro Tag verbaut, insgesamt 2 Milliarden Franken investiert. Ab Dezember 2013 ist dann die Durchfahrt der Züge «ohne Spitzkehre» im HB in Nord-Süd-Richtung möglich (Enge – Bahnhof Löwenstrasse – Oerlikon), ab Dezember 2015 ist auch der über Viadukte geführte Westast betriebsbereit (Altstetten – Bahnhof Löwenstrasse).

Damit die Pendlerinnen und Pendler mit kürzeren Reisezeiten und engerem

Taktfahrplan davon profitieren können, sind auch auf dem bestehenden S-Bahn-Netz Ausbauten nötig. Gestern hat der Regierungsrat die dafür nötige Vorlage mit der Ratspost an das Kantonsparlament versandt. 336,6 Millionen Franken umfasst der beantragte Rahmenkredit. Über sein Agglomerationsprogramm will der Bund 35 Prozent davon übernehmen, wie der Bundesrat bereits früher mitgeteilt hat. Wobei der Zürcher Regierungsrat von 40 Prozent ausgegangen war. Er hat auch bereits protestiert und hofft nach wie vor, dass Bern sich eines Besseren besinnt.

Langer Planungshorizont

Dass der Kantonsrat einen Rahmenkredit für die gesamten Kosten sprechen soll, hat damit zu tun, dass die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm von den eidgenössischen Räten erst noch bewilligt werden müssen. Aus heutiger Sicht könne man davon ausgehen, dass die Bundesmittel gestellt werden, heisst es in der regierungsrätlichen Botschaft. Falls doch nicht, erlaube der beantragte Bruttokredit, entstehende Finanzierungslücken zu überbrücken.

Und was ist, falls im Rahmen des anstehenden kantonalen Sanierungsprogrammes San10 Kürzungen verlangt werden? Für Dominik Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), gibt es dafür keinen Spielraum mehr. Es handle sich hier



Zürcher S-Bahn: weiterer Ausbau. (key)

um ein dringliches und nicht verschiebbares Vorhaben. Es sei auf das betrieblich Notwendige reduziert worden, und insofern sei San10 auch bereits berücksichtigt. Im Übrigen verweist er auf den langfristigen Planungshorizont: der Bau der Durchmesserlinie wurde 2001 beschlossen, die Umsetzung der 4. S-Bahn-Teilergänzung vollzieht sich in drei Realisierungsetappen bis 2018.

Umsetzung in drei Etappen

Von der ersten Etappe wird vor allem das linke Zürichseeufer profitieren, unter anderem mit einem Viertelstundentakt für Wädenswil und Pfäffikon ab Dezember 2013. Die zweite Etappe (ab Dezember 2015) wird sich vor allem im Zürcher Unterland mit Viertelstundentakt und der Beschleunigung einzelner Linien bemerkbar machen. Die dritte Etappe steht im Zusammenhang mit dem vom Bund finanzierten und bereits beschlossenen Ausbauten zwischen Zürich und Winterthur. Sie bringt unter anderem Verbesserungen im regionalen öffentlichen Verkehr in Winterthur und von dort in Richtung Stammheim und Tösstal.