

# Auswirkungen der auf 2013 geplanten Änderungen bei der S2 auf die March

## Ausgangslage:

- Auf 2013 wird die neue Durchmesserlinie unter dem HB Zürich eröffnet. Auf dieses Datum hin werden die S-Bahn-Linien in Zürich HB nicht mehr eine zeitaufwändige Spitzkehre machen müssen, sondern nach kurzem Aufenthalt ihre Fahrt fortsetzen können. Gleichzeitig wird das Provisorium des jetzigen „Nebenbahnhofs“ (Gleise 51-54 ) aufgehoben.
- Es ist vorgesehen, die S2 zwischen Effretikon und Zürich HB annähernd wie bisher zu führen, ab Zürich HB jedoch 10 Minuten später als heute, also Zürich HB ab ..18 und ..48.
- Aufgrund der hoffnungslos überlasteten Strecke zwischen Winterthur und Zürich HB sei eine andere Fahrlage der S2 auf dem Abschnitt via Flughafen laut SBB nicht möglich.

## Auswirkungen:

**Auswirkung 1: Streichung von 4 Halten der S2 zwischen Pfäffikon und Ziegelbrücke bei jedem zweiten Zug. Konkret sollen in Altendorf, Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten nurmehr halb so viele Züge halten wie heute.**

- Weil die S2 neu 10 Minuten später verkehrt, ist sie in der einen halben Stunde, in welcher der Intercity Zürich-Sargans-Chur verkehrt, diesem „im Weg“.
- Die SBB schlagen vor, in Altendorf, Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten kurzerhand durchzufahren, um mit der S2 früher in Ziegelbrücke sein zu können.
- Auf dem Abschnitt Pfäffikon – Ziegelbrücke würden damit nurmehr 2 von 6 Haltestellen (nämlich Lachen und Siebnen-Wangen) im Halbstundentakt bedient. Alle übrigen Haltestellen müssten vom Halbstundentakt auf den Stundentakt zurückgestuft werden.
- Als Alternative schlägt die SBB vor, auf der Höhe von Schübelbach ein Überholgleise zu bauen, welches einen zweistelligen Millionenbetrag kostet. Mit dem Überholgleise könnten weiterhin alle Marchstationen mit der S2 im Halbstundentakt bedient werden. Allerdings müsste sich der Kanton substantiell an den Kosten beteiligen.
- Mit technischen Massnahmen (Verringerung der Blockabstände) lässt sich die Zugfolgezeit verringern, so dass ein dritter Halt möglich wird. Auch daran hätte sich der Kanton zu beteiligen.

**Auswirkung 2: Massive Verschlechterung der Anschlüsse sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr auf den meisten relevanten Relationen. Diese Verschlechterungen betreffen alle Marchstationen, also auch jene, die von der S2 noch bedient werden.**

- Im Fernverkehr ergeben sich in Zürich HB jeweils zur vollen und zur halben Stunde sogenannte Anschlussspinnen. Kurz vor den Minuten 30 und 60 treffen die Züge aus allen Richtungen ein, kurz nach den Minuten 30 und 60 fahren sie in alle Richtungen weiter.
- Heute fährt die S2 relativ nahe zur Knotenzeit, also z. B. zur Minute 38 ab Zürich HB. Wird die S2 um 10 Minuten nach hinten verschoben, ergeben sich in Zürich HB automatisch entsprechend längere Umsteige- und Wartezeiten, und zwar aus allen Richtungen des nationalen und internationalen Bahnnetzes!

| Relation                   | Umsteigezeit heute | Umsteigezeit 2013 |
|----------------------------|--------------------|-------------------|
| Genf-Lausanne-Bern > March | 10 Minuten         | 20 Minuten        |
| Basel > March              | 10-12 Minuten      | 20-22 Minuten     |
| Neuchatel-Biel > March     | 8 Minuten          | 18 Minuten        |

Mit anderen Worten: Der Fahrzeitgewinn der Bahn 2000-Neubaustrecke Mattstetten-Olten auf der Relation Bern-Zürich wird Richtung March durch die längeren Wartezeiten in Zürich wieder „aufgefressen“. Von der March nach Bern hat man 2013 wieder gleich lange wie vor der Eröffnung der Neubaustrecke!

- Die Anschlüsse in Thalwil nach Zug und Luzern klappen nicht mehr. Heute hat die S2 in Thalwil halbstündlich gute Anschlüsse an die Interregios Richtung Zug und Luzern. Da auf der Bahnstrecke Zürich-Zug-Luzern von der Infrastrukturseite her viele Zwänge bestehen (Einspurabschnitte zwischen Horgen Oberdorf und Baar sowie am Rotsee), werden die Interregios auf dieser Strecke wie heute verkehren. Mit der verschobenen S2 ergeben sich somit massiv längere Umsteigezeiten:

| Relation            | Umsteigezeit heute | Umsteigezeit 2013 |
|---------------------|--------------------|-------------------|
| Luzern -Zug > March | 6-11 Minuten       | 16-21 Minuten     |

Mit den längeren Umsteigezeiten verlängern sich auch die Gesamtreisezeiten im gleichen Umfang. Beispielsweise von Lachen nach Zug von 50 auf 60 Minuten, von den Haltestellen, an denen die S2 nicht mehr hält, um schätzungsweise weitere 10 bis 15 Minuten bei zusätzlichem Umsteigen (Bus > Bahn).

- Die Anschlüsse von der S5 aus Rapperswil klappen nicht mehr. Heute hat die S2 in Pfäffikon halbstündlich gute Anschlüsse an die S5 nach Rapperswil und weiter Richtung Rüti – Wetzikon – Uster. Mit der verschobenen S2 ergeben sich viel längere Umsteige- und Wartezeiten:

| Relation           | Umsteigezeit heute | Umsteigezeit 2013 |
|--------------------|--------------------|-------------------|
| March > Rapperswil | 3 – 9 Minuten      | 13 - 19 Minuten   |

Auch hier ergeben sich entsprechend längere Gesamtreisezeiten. So dauert heute eine Fahrt von Lachen nach Rapperswil 17 Minuten, ab 2013 werden es 27 Minuten sein. Von jenen Stationen, die von der S2 nicht mehr bedient werden, ergeben sich schätzungsweise weitere 10 bis 15 Minuten bei zusätzlichem Umsteigen (Bus > Bahn).

Möglicherweise kann die Anschlusssituation nach Rapperswil durch den Einsatz eines Shuttlezuges auf dem Seedamm entspannt werden. Dieser Zug würde aber lediglich Rapperswil bedienen (im Gegensatz zur S5) und wäre teuer. Weniger Verbindungsqualität bei zusätzlichen Kosten also.

- Die Spinne Pfäffikon geht verloren. Heute kreuzen sich die Züge der S2 in Pfäffikon etwa zur Minute 15 und 45. Dadurch wird es möglich, mit einem Zug der SOB die Anschlüsse in alle Richtungen zu gewährleisten. So kommt die S40 aus Einsiedeln und den Höfen heute zur Minute 11 und 41 in Pfäffikon an. Es besteht sowohl Anschluss Richtung Zürich als auch Richtung March, die S40 selbst fährt Richtung Rapperswil weiter.

Mit der um 10 Minuten verschobenen S2 ist diese ideale Fahrplankonstellation nicht mehr möglich. Aus Richtung Einsiedeln und den Höfen kann nur noch der Anschluss Richtung Zürich oder Richtung March hergestellt werden. Wird der Anschluss Richtung Zürich hergestellt, wartet man über 20 Minuten für die Weiterfahrt Richtung March. Wird der Anschluss an die March hergestellt, klappt der Anschluss nach Zürich nicht mehr.

- Massive Anschlussprobleme auf der SOB. Werden die Züge auf dem SOB-Netz auf die S2 ausgerichtet, klappen die Anschlüsse in Wädenswil und Pfäffikon an den nationalen Fernverkehr nicht mehr. Werden die Anschlüsse auf den Fernverkehr ausgerichtet, klappen die regionalen und lokalen Verbindungen im Raum Wädenswil und Pfäffikon nicht mehr. Die stauunabhängige Verbindung March – Höfe auf der Schiene, die heute sehr gut funktioniert, droht verloren zu gehen.

Wird das Fahrplangefüge auf der SOB-Nordrampe geschoben, klappt ausserdem der Anschluss in Biberbrugg auf den nur stündlich verkehrenden Regionalzug nach Arth-Goldau nicht mehr. Wartezeit in Biberbrugg: 50 Minuten.

Der Anschluss von Einsiedeln an den Voralpenexpress (der nicht geschoben werden kann) wird problematisch. Heute kann dieser Anschluss durch die S40 auf ideale Weise geleistet werden (Richtung Arth-Goldau). Wird das Fahrplangefüge auf der SOB geschoben, geht dieser Anschluss entweder ebenfalls verloren oder muss durch einen teuren Shuttlezug erbracht werden.

Der Anschluss vom Voralpenexpress aus Luzern in Pfäffikon Richtung March wird noch schlechter (neu fast 30 statt heute fast 20 Minuten Wartezeit).

- Verbessert werden mit der neu vorgesehenen Lage der S2 die Anschlüsse in Ziegelbrücke Richtung Chur und Glarus sowie in Pfäffikon an die S8 mit Halt an allen Stationen bis Zürich.

**Ausblick:**

Insbesondere der Kanton Graubünden drängt die SBB, den Intercity Zürich-Sargans – Chur möglichst bald halbstündlich statt stündlich zu führen. Aus gut unterrichteten Quellen ist zu erfahren, dass die SBB Graubünden entsprechende Versprechen bereits abgegeben hat.

Für die March bedeutet dies, dass ab jenem Zeitpunkt, zu dem der Intercity Zürich – Chur halbstündlich geführt wird, selbst der Stundentakt der S2 gefährdet ist. Konkret heisst das, dass jene Marchstationen, denen vorerst jeder zweite Zug gestrichen wird, kurz darauf ganz geschlossen werden. Dies für den Fall, dass keine Investitionen in Technik und Überholgeleise getätigt werden.

Es wären dies die ersten Stationen der Zürcher S-Bahn überhaupt, die völlig geschlossen würden – andernorts werden vielmehr neue S-Bahn-Stationen eröffnet!

**Wertung der künftigen Fahrordnung der S2 aus Märchler Sicht****a) Nationaler Kontext:**

Bahn 2000 wurde in einer Volksabstimmung mit grosser Mehrheit angenommen. Das Motto von Bahn 2000 „Mehr Bahn für alle, häufiger, rascher, direkter“ wird in der March ab 2013 geradezu ins Gegenteil verkehrt:

„häufiger“: Halbierung der Zugverbindungen für die Mehrheit der Marchstationen (Abbau des Halbstundentakts zum Stundentakt)

„rascher“: Schlechtere Anschlüsse für alle Marchstationen auf den meisten relevanten Relationen des nationalen und regionalen Verkehrs.

„direkter“: Vermehrtes Umsteigen (Bus > Bahn) für die Kunden aus jenen Marchgemeinden, die von der S2 nicht mehr im Halbstundentakt bedient werden.

**b) Regionaler Kontext:**

Der Halbstundentakt gehört heute zum Standard nicht nur auf S-Bahn-Linien, sondern auch im ländlichen Regionalverkehr. Von den 176 Bahnstationen auf dem Gebiet des Kantons Zürich werden heute bereits 163 im Halbstundentakt bedient, bis 2013 werden dies 173 sein. Jene drei Stationen, die keinen Halbstundentakt haben werden, sind Sihlbrugg und Sihlwald, die keine eigentlichen Dörfer bedienen sowie Zweidlen, ein 120-Seelen-Dorf an der Grenze zum Kanton Aargau. Jeder Einwohner der Gemeinde Zweidlen müsste also 4 mal pro Tag die Bahn benutzen, damit dieser Ort jene Benutzerzahlen aufweist, wie die am schwächsten frequentierte Marchstation heute. Anders formuliert: Läge die March im Kanton Zürich, wäre es überhaupt kein Diskussionspunkt, dass sämtliche Stationen der March ganz selbstverständlich im Halbstundentakt der Bahn bedient würden.

Die Wohnbevölkerung der March hat zwischen 1980 und 2006 um nicht weniger als 53.6% zugenommen, ein weiteres Bevölkerungswachstum ist absehbar, namentlich in jenen Gemeinden, die den Halbstundentakt der S2 zu verlieren drohen.

Der Marchbus schöpft heute bereits jene Leute ab, die vorteilhafter mit dem Bus unterwegs sind. Werden Fahrmöglichkeiten mit der Bahn gestrichen und durch

weitere Busse ersetzt, trifft dies heute ausnahmslos Leute, die vorteilhafter mit dem Zug unterwegs sind. Gewisse Relationen wie z. B. Reichenburg – Rapperswil dürften durch die Kombination von vermehrtem Umsteigen (Bus > Bahn), längeren Fahrzeiten und schlechteren Anschlüssen derart unattraktiv werden, dass sie kaum mehr von jemandem mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Eine Zunahme des Strassenverkehrs in und durch die Dörfer wäre die Folge.

Werden lediglich Pfäffikon, Lachen und Siebnen-Wangen mit guten Zugverbindungen erschlossen, nimmt der bereits heute bestehende Zu- und Wegfahrverkehr zu den entsprechenden Bahnhöfen weiter zu, was insbesondere in Pfäffikon und Lachen sehr problematisch ist. Gelingt es nicht, die gute Qualität der Anschlüsse in Pfäffikon zu halten, ist dort mit einigem Zusatzverkehr aus der Region zu rechnen, da die Leute eine schnelle, umsteigefreie Verbindung suchen.

Verbesserungen mit der neuen Fahrlage der S2 betreffen einzig und allein wenig nachgefragte Relationen (Chur, Bäch, Oberrieden), während die teils massiven Verschlechterungen auf die grosse Mehrzahl und vor allem die tatsächlich nachgefragten Relationen zutreffen (Rapperswil, Bern, Biel, Genf, Basel, Zug, Luzern usw.) Die Verschiebung der S2 um 10 Minuten hat Verschlechterungen für alle Marchstationen zur Folge, ausdrücklich auch für Lachen und Siebnen-Wangen.

Der Glarner Sprinter bietet nur punktuell eine Linderung, kann die S2 aber nicht ersetzen. So hält der Sprinter nicht in Thalwil, entsprechend sind dort keine Anschlüsse möglich. Selbst wo der Sprinter hält, tut er dies maximal einmal pro Stunde, während die S2 halbstündlich verkehrt. Haben heute alle Marchstationen halbstündlich gute Anschlüsse in Pfäffikon, Thalwil und Zürich, werden 2013 gerade noch Siebnen-Wangen und Lachen gute Anschlüsse in Zürich (keine oder schlechte in Thalwil und Pfäffikon) haben – allerdings nurmehr einmal pro Stunde statt halbstündlich.

Insgesamt ist das ab 2013 vorgesehene Angebot für die March gegenüber heute ein grosser Rückschritt und daher nicht akzeptabel.

### **Ansätze für eine Problemlösung:**

- Die SBB schlagen vor, in Schübelbach-Buttikon ein Überholgeleise zu bauen. Dieses würde den Halbstundentakt für alle Marchstationen ermöglichen, allerdings bleibt das Problem mit den schlechten Anschlüssen in Pfäffikon, Thalwil und Zürich aufgrund der verschobenen Lage der S2 erhalten.

Der Lösungsansatz „Überholgeleise“ macht nur dann Sinn, wenn der übergeordnete Fernverkehrsfahrplan über Jahre keine Änderung erfährt. Die heute schlechten Anschlussverhältnisse in Ziegelbrücke werden nicht besser, da ja der Zug nach Chur die S2 in Schübelbach überholt.

- Statt den Ast Effretikon-Zürich als „gegeben“ zu betrachten und daran alle weiteren Folgeänderungen anzuknüpfen, wäre es auch möglich, die S2 in der heutigen Fahrlage einmal als „gegeben“ zu betrachten. Dazu müssten allerdings in Zürich HB neue Verknüpfungen mit anderen S-Bahn-Linien geprüft werden. Es könnte sein, dass sich so die S2 entlang dem linken Zürichseeufer mit allen Anschlussrelationen retten liesse, womöglich allerdings auf Kosten der Direktverbindung zum Flughafen. Um genaue Aussagen über die

Realisierbarkeit zu erhalten, sind allerdings weitere Informationen der SBB notwendig. Möglicherweise würde es sich für die March lohnen, wenn die so oder so notwendigen Investitionen nicht in Schübelbach-Buttikon in ein Überholgleise fliessen, sondern zur Kapazitätssteigerung auf der Strecke Zürich-Winterthur via Flughafen eingesetzt werden. Dazu wären aber vertiefte Abklärungen notwendig, auch dürfte die koordinierte Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich und den SBB nicht ganz einfach werden. Die einzige namhafte Verbesserung des offiziellen Konzepts – die bessere Verbindung Richtung Chur – liesse sich auch anders erreichen: Mit einem perfekten Anschluss, wenn der IC Zürich – Chur in Ziegelbrücke hält und die S2 in der heutigen Fahrlage bleibt.

### **Wünschenswerte Positionen des Kantons Schwyz:**

- Der Kanton Schwyz macht der SBB mit Nachdruck klar, dass er die geplante Verschlechterung des Bahnangebots (Streichung von Halten, Verschiebung der Taktlage der S2), nicht akzeptiert. Weder eine Ersatzlösung mit Bussen noch ein Trostpflasterchen mit dem Glarner Sprinter vermag die Nachteile aufzuwiegen. Zur Lösung der aktuellen und künftigen Verkehrsprobleme in der Region March – Höfe braucht es umsteigefreie, rasche Verbindungen Richtung Zürich, die auch unterwegs gute Anschlüsse bieten. Jedes Angebot, das hinter den heute gültigen Halbstundentakt auf der Schiene zurückgeht, ist nicht zukunftsweisend.
- Der Kanton Schwyz verlangt von den SBB, eine Betriebsvariante vorzulegen, welche auf dem Abschnitt Ziegelbrücke – Zürich die S2 in der heutigen Fahrlage ermöglicht, dies bei geänderter Linienverknüpfung in Zürich HB (mehrere S-Bahn-Linien werden sowieso anders verknüpft).