

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 28. Juni 2000

**1106. Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler und Kurt Tschopp betreffend Durchgangsbahnhof, Vorprojekt.** Am 8. März 2000 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Kurt Tschopp (CVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2000/113 ein:

Für den zweiten Durchgangsbahnhof (Seite Bahnhofplatz), als Alternative zu den SBB-Projekten «3./4. Gleis Zürich ZH-Wipkingen» und zum «Flügelbahnhof», liegt bis zum heutigen Zeitpunkt kein Vorprojekt vor.

Da die SBB diesen neuen Durchgangsbahnhof auch durch den «Fernverkehr» nutzen möchten, und dieser offenbar eine Perronlänge von 420 Metern und Maximalneigungen von 15 Promille erfordert, ergeben sich Fragen bezüglich den technischen Standards.

Da die Stadt Zürich massgeblich bei der Projektierung des zweiten Durchgangsbahnhofes beteiligt ist, ersuche ich den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche und wieviele in Zürich HB ein- und ausfahrenden Züge weisen Zugslängen von mehr als 300 Meter auf? Über welche benutzerwirksame Gleis-/Perronlängen verfügen die Stadtbahnhöfe Oerlikon, Enge, Wollishofen, Altstetten und der Flughafenbahnhof? Mit welchen Zugslängen wird mittel- und längerfristig im Regional-, Fern- und Hochgeschwindigkeitsverkehr gerechnet?
2. Über wieviele Sitzplätze verfügen 3 S-Bahn Doppelstock-Zugkompositionen (300 Meter)? Welche Sitzplatzzahl kann bei einer vergleichbaren Zuglänge einer IC-Doppelstock-Komposition angeboten werden? Genügen diese Platzangebote um die heutigen und künftigen Kundenbedürfnisse abzudecken?  
Wenn nein, könnte als Alternative mit kürzeren Zugkompositionen und im Sinne einer Angebotsverbesserung der Fahrplan mit zusätzlichen Zügen verdichtet werden?
3. Welche Fernverkehrszüge, allenfalls Hochgeschwindigkeitszüge, sollen gemäss den Vorstellungen der SBB durch den zweiten Durchgangsbahnhof fahren und was sind die Gründe dafür?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zurzeit laufen unter Federführung der SBB verschiedene Studien technischen Inhalts über Teilaspekte eines möglichen zukünftigen zweiten Durchgangsbahnhofs. Konkret sind dies:

1. Überlegungen auf Vorprojektstufe über allfällige Vorinvestitionen, welche im Zusammenhang mit laufenden Arbeiten für den Ausbau des Knotens Zürich zu tätigen wären.
2. Eine «Planungsstudie Kernbereich», welche Geometrien und bauliche Machbarkeit möglicher Trasseeführungen zum und vom neuen Durchgangsbahnhof untersucht.
3. Eine Studie «Netz Wirkung», welche die Auswirkungen eines neuen Durchgangsbahnhofs auf das weitere Bahn-Netz des Wirtschaftsraums Zürich zum Thema hat.

Diese Studien sind Bestandteile des vom Kantonalen Amt für Verkehr geleiteten Projektes «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich». Dieses soll bis Herbst 2000 konkrete Aussagen über die langfristige Entwicklung der Bahninfrastruktur im Wirtschaftsraum Zürich bereitstellen und gleichzeitig auch eine fundierte

Stellungnahme des Regierungsrates zur S-Bahn-Durchgangsbahnhof-Initiative erlauben.

Eine konkrete Projektierung eines zweiten Durchgangsbahnhofes läuft noch nicht, und die Stadt ist in den erwähnten drei Studien auch nicht direkt beteiligt. Die Stadt ist hingegen im Lenkungsausschuss der Gesamtstudie «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» sowie in der übergeordneten Behördendelegation vertreten.

**Zu Frage 1:** In der Haupthalle des Bahnhofs Zürich verkehren heute täglich rund:

250 S-Bahnen  
700 Züge des Mittelstrecken- und Fernverkehrs  
950 Züge total (Ein- und Ausfahrten)

Von diesen total 950 Zügen sind rund 30 Prozent länger als 300 m. Die S-Bahnen sind maximal 300 m lang, wobei nur gerade 2 Prozent dreiteilig verkehren. 98 Prozent sind 200 m lang oder kürzer. Im Vergleich ist deshalb beim Mittelstrecken- und Fernverkehr der Anteil an Zügen über 300 m sehr hoch und kann nicht vernachlässigt werden, ebenso wenig wie bei den S-Bahnen die 2 Prozent an dreiteiligen Kompositionen.

Die Perronlängen in den Stadtbahnhöfen heute sind wie folgt:

Oerlikon	350 m
Enge	320 bzw. 420 m
Wollishofen	320 m (reiner S-Bahn-Bahnhof)
Altstetten	420 m
Flughafen	420 m

Die SBB AG geht jedoch davon aus, dass der Durchgangsbahnhof langlebiger sein wird als das heute vorhandene Rollmaterial. Es ist deshalb unzulässig, aufgrund heutiger Zuglängen auf die Vielfalt der zukünftigen Rollmaterialkonzepte während der Lebensdauer des Durchgangsbahnhofs zu schliessen.

Die Zuglängen sind abhängig von der Nachfrage und der Taktichte. Die gewählte Maximallänge von 300 m bei den S-Bahnen, die aufgrund vieler betroffener Parameter durchaus sinnvoll ist, stösst bei einigen Linien bereits nach 10 Jahren Betrieb an ihre Grenzen. Ohne diese Beschränkung hätte man in den nächsten Jahren bei der S5 und S12 die Wahl, bei den stark frequentierten Zügen eine vierte Komposition anzuhängen oder, wie nun vorgesehen, den Takt zu verdichten. Diese Taktverdichtungen lösen neben einem erhöhten Rollmaterialbedarf beim stark belasteten Bahnnetz rasch weitere Streckenausbauten aus, welche in einer Gesamtsystembetrachtung den alternativen Kosten für Perronverlängerungen gegenüberzustellen sind.

Die Absicht der SBB AG, in Zukunft bereits am Markt vorhandene Kompositionen einzukaufen, führt dazu, dass die Perronlängen im Durchgangsbahnhof eher auf 420 m ausgelegt werden müssten. Es zeichnen sich nämlich zurzeit international Standardlängen von Kompositionen ab, für S-Bahn im Bereich von 100 m (S-Bahn Zürich als Pionier) und für Mittel- bis Langstreckenkompositionen 200 m, in Ausnahmefällen gerade 400 m. Die Tendenz geht eher von mit Einzelwagen verstärkbaren Lokpendeln zu fixen Triebkopf- oder Triebwagenkompositionen. Die Länge von 200 m ist als Grundkomposition für den Mittel- und Langstreckenverkehr sowohl von der

Nachfrage wie vom technischen Aufwand her (Anzahl Führerstände usw.) ideal. Kürzere Kompositionen können die Grundnachfrage insbesondere bei einstöckigen Neigezügen in der Regel nicht abdecken. Zwei Kompositionen von 200 m sind bei grösserer Nachfrage auf 400 m erweiterbar. Damit kann die Systemgrenze des heutigen Mittel- und Langstreckennetzes maximal ausgenutzt werden. Die einzelnen Parameter (Perronlängen, Kompositionslängen, Sitzplatzkapazität, Taktichte, Streckenbelastungen) sind optimal aufeinander abgestimmt.

**Zu Frage 2:** Die heutigen Sitzplatzkapazitäten sind die folgenden:

S-Bahn-Komposition 300 m                    1161 Sitzplätze

IC-Doppelstock-Komposition 300 m       1113 Sitzplätze

Dies reicht nicht aus, um die künftigen Kundenbedürfnisse abzudecken.

Für die Konzeption eines zweiten Durchgangsbahnhofs zeichnet es sich ab, dass dieser nicht vollständig durch ein erweitertes S-Bahn-System im engeren Sinn genutzt werden kann, da der Agglomeration Zürich die notwendige Grösse fehlt. Um einen akzeptablen Nutzen zu erzielen, ist der zweite Durchgangsbahnhof zwingend auch mit Mittelstrecken-, allenfalls Langstreckenverkehr zu bedienen. Dieses System ist auf Perronlängen von 400 m ausgelegt. Aus Gründen der Systemleistungsfähigkeit wäre es deshalb schade, die Sitzplatzkapazität auf Zuglängen von 300 m zu beschränken. Die Mehrkosten infolge der längeren Perrongleise dürften sich über die Lebensdauer des Durchgangsbahnhofs mehr als amortisieren, da unter der Annahme einer stetigen Nachfragesteigerung alternative Kostenpunkte unterdrückt oder wenigstens verzögert werden können (Taktverdichtungen mit Rollmaterialmehrbedarf, Streckenausbauten infolge Mehrbelastung).

**Zu Frage 3:** Für die Studie «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» wurden erste Angebots- und Marktstrategien formuliert. Diese werden für den Mittel- und Langstreckenverkehr im Rahmen von Bahn 2000, 2. Etappe, verfeinert. Der ZVV als Besteller der S-Bahn-Leistungen ist ebenfalls daran, das Mengengerüst an S-Bahnen im zweiten Durchgangsbahnhof zu definieren. Diese Arbeiten stehen im Einklang mit der S-Bahn-Vision im gesamten Wirtschaftsraum Zürich für den Zeithorizont 2025 und deren Etappierungen.

Unter den Annahmen, dass im Grundtaktnetz des Fernverkehrs auch in Zukunft Anschlussgruppen in Zürich Hauptbahnhof angeboten werden und dass die Wipkingerlinie trotz neuer Durchmesserlinie von einzelnen S-Bahn-Linien bedient werden soll, ist es zwingend erforderlich, dass ein Teil des Mittel- oder Langstreckenverkehrs über die neue Durchmesserlinie geleitet wird. Ansonsten kann der S-Bahnhof Sihlpost nach einer Übergangsfrist bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs nicht ohne weiteres wieder stillgelegt werden.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Martin Brunner**