

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 145/2013

Sitzung vom 10. Juli 2013

814. Anfrage (Tangential-Linien entlasten den Zürcher Hauptbahnhof [HB])

Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, Kantonsrätin Julia Gerber Rüegg, Wädenswil, und Kantonsrat Andreas Wolf, Dietikon, haben am 29. April 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Tangential-Linien entlasten das Zentrum und bedeuten schnellere und attraktivere Verbindungen, weil nicht immer über den Zürcher Hauptbahnhof gefahren werden muss. Offenbar sollen nun mit der Eröffnung der Durchmesserlinie praktisch alle Züge über den Zürcher Hauptbahnhof geführt werden. So sind bereits aktuell Zugverbindungen von Zürich-Oerlikon direkt ins Limmattal nach Zürich-Altstetten ausgedünnt worden.

Auch im neuen Fahrplanentwurf sind erneut Tangential-Verbindungen aufgehoben worden. So fehlen im Fahrplanprojekt 2014/2015 die Direktverbindungen morgens und abends am linken Zürichseeufer von Au, Wädenswil, Zürich-Wiedikon nach Zürich-Altstetten. Dies bedeutet einen eindeutigen Qualitätsabbau; keine Tangential-Verbindung bedeutet längere Fahrzeiten und zusätzliches Umsteigen für die Passagiere.

Zum Abbau der direkten Tangential-Verbindungen möchten wir dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zu Tangential-Verbindungen im öffentlichen Verkehr rund um die Stadt Zürich? Im Strassenverkehr sind sie ja weitgehend vorhanden.
2. Was meint der Regierungsrat zur Aussage, dass es für viele Reisende einem Leistungsabbau gleichkommt, wenn direkte tangentielle Verbindungen, sei es von Zürich-Oerlikon nach Zürich-Altstetten oder vom linken Zürichseeufer ins Limmattal wegfallen?
3. Gibt es Untersuchungen, Statistiken oder gar Studien, die den Abbau von Tangential-Linien zwischen den Stadtbahnhöfen rechtfertigen?
4. Sieht der Regierungsrat eine Chance, das Zentrum zu entlasten, indem nicht zwingend alle Züge in den Hauptverkehrszeiten den Zürcher HB anfahren?
5. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit dem ZVV im Fahrplanprojekt 2014/15 punkto Tangential-Linien nochmals über die Bücher zu gehen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, Julia Gerber Rüegg, Wädenswil, und Andreas Wolf, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Tangentiallinien stellen vor allem im Busnetz der Stadt Zürich ein wichtiges Element des öffentlichen Verkehrs dar. Sowohl die Grösse als auch die Struktur der Stadt rechtfertigen solche Linien. Sie führen durch dichtes Siedlungsgebiet und stellen zahlreiche Verkehrsbeziehungen mit jenen Linien her, die sternförmig in das Zentrum führen (Radiallinien) und einen dichten Takt aufweisen. Dies führt zu einer guten Auslastung auf dem gesamten Linienast einer Tangentiallinie.

Im Dezember 2010 wurde mit der Linie 12 der Glattalbahn eine neue Tramlinie in Betrieb genommen. Sie führt vom Bahnhof Stettbach zum Flughafen, erschliesst das Glattal und stellt somit im städtischen Raum Zürich und Glattal eine Tangentiallinie dar. Die Linie 12 ergänzt das bestehende Tram- und S-Bahn-Netz ideal.

Bahn-Tangentiallinien zwischen Stadtbahnhöfen und Verlängerungen in die entsprechenden Bahnkorridore sind grundsätzlich prüfungswert. Sie verkürzen in der Regel die Fahrzeiten und verhindern manchmal ein zusätzliches Umsteigen. Die bestehende Bahninfrastruktur in Zürich umfasst zwei «innere» Tangenten: Von Oerlikon nach Altstetten und von Wiedikon nach Altstetten (beide nicht via Zürich HB). Über die Tangente Oerlikon–Altstetten fährt stündlich der InterRegio Zürich Flughafen–Basel («Flugzug»). Die Fahrzeit beträgt sechs bis sieben Minuten. Über die Tangente Wiedikon–Altstetten fahren in den Hauptverkehrszeiten zwei Zugpaare pro Tag vom linken Seeufer nach Altstetten. Zudem stellt die Linie Seebach–Würenlos eine «äussere» Tangente dar. Diese Infrastruktur wird intensiv durch den Güterverkehr benutzt (Erschliessung Rangierbahnhof Limmattal).

Zu Fragen 2 und 3:

Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie (DML) im Juni 2014 (Nord-Süd-Verbindung Wiedikon–Bahnhof Löwenstrasse–Oerlikon), bzw. im Dezember 2015 (Westast Bahnhof Löwenstrasse–Altstetten) und der Umsetzung der 4. Teilergänzungen wird sich auch das S-Bahn-Angebot in der Stadt Zürich stark verändern. Die DML ermöglicht eine deutlich schnellere Stadtdurchfahrt. So verkürzt sich beispielsweise die Reisezeit von Zürich Oerlikon nach Zürich Enge um bis zu 40%, weil die Spitzkehre in Zürich HB wegfällt. Die DML erlaubt zudem eine umsteigefreie Verbindung zwischen Oerlikon und Altstetten und weiter in das

Limmattal und das Knonaueramt: Ab Dezember 2015 wird die S14 von Hinwil via Oerlikon und Durchmesserlinie nach Affoltern a. A. geführt. Die neue Linie S19 fährt künftig von Effretikon ebenfalls via Oerlikon und Durchmesserlinie nach Dietikon. Die Reisezeit zwischen Oerlikon und Altstetten beträgt künftig elf Minuten. Der InterRegio Zürich Flughafen–Basel wird weiterhin stündlich verkehren und das Angebot der S-Bahn ergänzen. Die Reisezeit Oerlikon–Altstetten wird sich bei diesem Zug durch die neue Führung über Zürich HB leicht auf zehn Minuten verlängern. Insgesamt entstehen aber neu fünf statt eine umsteigefreie Direktverbindung pro Stunde und Richtung. Es findet somit auf dieser Strecke kein Leistungsabbau, sondern ein Angebotsausbau statt.

Die Tangente linkes Seeufer–Zürich Altstetten wird heute vom Personenverkehr nur am Rande genutzt (zwei Zugspare pro Tag). Sie dient hauptsächlich dem Güterverkehr. Der Gestaltungsraum bei den Fahrplänen ist wegen zahlreicher Zwangspunkte im Netz grundsätzlich sehr eingeschränkt. Dies gilt insbesondere für die Abzweigung von der Strecke Wiedikon–Zürich HB Richtung Altstetten, wo zwei bis drei stark befahrene Gleise niveaugleich zu kreuzen sind. Weiter schränkt auch die nur zweispurige Nordeinfahrt in den Bahnhof Thalwil die Fahrplangestaltung ein. Aufgrund der starken Belastung der Bahnstrecken in diesem Bereich und der notwendigen Fahrplananpassungen ist es deshalb ab Inbetriebnahme der Durchmesserlinie im Juni 2014 technisch nicht mehr möglich, diese Tangentialzüge in den Hauptverkehrszeiten zu führen. Vom Abbau dieser zwei Zugspare sind täglich rund 250 Personen betroffen, welche die Tangentialverbindung heute in jeder Richtung benutzen. Im Vergleich dazu verkehren täglich in jeder Richtung rund 35 000 Personen vom linken Seeufer und von Zug nach Zürich HB. Der Abbau ist eine Folge der Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems, das auf die Bewältigung des steigenden Fahrgastaufkommens ausgerichtet ist.

Zu Frage 4:

Bei Tangentialverbindungen handelt es sich grundsätzlich immer um ergänzende Leistungen, da das Zentrum weiterhin mit ausreichender Kapazität und qualitativ gut erschlossen sein muss. Diese ergänzenden Leistungen führen tendenziell zu mehr Angebot, das zwar den Hauptbahnhof isoliert betrachtet ein wenig entlastet. Hingegen wird die Bahninfrastruktur auf den Zufahrten erheblich stärker belastet und die Leistungsfähigkeit insgesamt geschmälert. Die Züge, die via Tangente fahren, müssen teilweise eines oder mehrere Gleise in Gegenfahrtrichtung kreuzen und sich anschliessend wieder in die stark belasteten Streckenabschnitte einordnen. Das wirkt sich negativ auf die gesamte Kapazität einer Strecke aus.

Zu Frage 5:

Das Konzept der 4. Teilergänzungen der S-Bahn wurde vom Kantonsrat im Oktober 2010 beschlossen (Vorlage 4675a). Der detaillierte Fahrplan ab Eröffnung der Durchmesserlinie wird im Rahmen des laufenden ZVV-Fahrplanverfahrens 2014–2015 erstellt und vom Verkehrsrat beschlossen. Dank dem Bau und der Inbetriebnahme der DML und der 4. Teilergänzungen wird das Angebot der Zürcher S-Bahn spürbar ausgebaut. Dies ist notwendig, um die steigende Nachfrage auf dem S-Bahn-Netz abzudecken. Die Tangente Oerlikon–Altstetten erfährt durch die DML eine deutliche qualitative Verbesserung. Die beiden Zugpaare auf der Tangente Wiedikon–Altstetten können hingegen in den dichten Fahrplänen und den stark belegten Trassen rund um den Zürcher Hauptbahnhof nicht mehr untergebracht werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi