

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

*KR-Nr. 23/2023*

Sitzung vom 5. April 2023

### **399. Anfrage (Zugverbindung nach Zug durch das Sihltal)**

Kantonsrat Mario Senn, Adliswil, Kantonsrätin Astrid Furrer, Wädenswil, und Kantonsrat Fabian Müller, Rüschlikon, haben am 23. Januar 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes wird auch die Strecke der Sihltalbahn (S4) erheblich ausgebaut. Zu den Stosszeiten werden dann die Züge zwischen Zürich HB und Adliswil im Siebeneinhalbminutentakt verkehren. Damit wird dem rasanten Wachstum entlang der Sihltalbahn Rechnung getragen. Entlang dieser Bahnlinie befinden sich neben stark verdichteten Wohnquartieren auch gewichtige Arbeitsplatzgebiete mit grösseren Unternehmen, insbesondere aus der Finanzindustrie (u. a. Credit Suisse mit Uetlihof nahe der Haltestelle Sihlcity-Saalsporthalle, Avaloq in der Manegg oder GeneraliSchweiz-Hauptsitz, Swiss Re und House of Insurtech in Adliswil). Während die Erschliessung nach Zürich HB bereits heute auf einem hohen Stand ist und in naher Zukunft verbessert wird, gibt es keine öV-Erschliessung in Richtung Zug. Dies obschon unzählige Mitarbeiter der genannten Unternehmen in der Region Zug-Luzern wohnhaft oder auch Bewohner des Sihltals vermehrt in dieser Region beruflich tätig sind. Diese Entwicklung verstärkte sich in den letzten Jahren und dürfte sich weiter intensivieren.

Seit 1897 verfügt die Sihltalbahn in Sihlbrugg über einen Anschluss an die SBB-Linie Thalwil – Zug. Entsprechend wäre es technisch möglich, Züge der S4 von Langnau-Gattikon nach Zug zu verlängern. In den frühen 1990er Jahren wurde dies teilweise gemacht (vgl. u. a. KR-Nr. 48/1990). Da es sich aber mit nur wenigen Zugpaaren täglich um eine unattraktive Verbindung handelte und die wirtschaftliche Verflechtung deutlich weniger ausgeprägt war als heute, konnte sich damals keine stabile Nachfrage entwickeln. Dies dürfte heute anders sein, weshalb die einseitige Ausrichtung des öV-Angebots im Sihltal auf Zürich zu hinterfragen ist. Dies spätestens nach Realisierung des Zimmerberg-basistunnels II, wenn die Direktzüge Zürich – Zug den Abschnitt Sihlbrugg und Baar nicht mehr gleich stark nutzen.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die bestehenden öV-Verbindungen zwischen den Gemeinden bzw. Haltestellen des unteren Sihltals (zwischen Sihlcity-Saalsporthalle und Langnau-Gattikon) mit der Region Zug mit Blick auf die heute bestehenden und in Entstehung begriffenen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete?
2. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass eine direkte Verbindung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete im unteren Sihltal mit der Region Zug eine sinnvolle Ergänzung und Verdichtung des Zürcher S-Bahn-Netzes darstellt, die den Knoten Zürich HB entlasten sowie gleichzeitig als attraktive öV-Alternative zum MIV den Strassenverkehr entlang der Sihltalstrasse weiter reduzieren könnte?
3. Welche Bedingungen müssten hinsichtlich technischer Machbarkeit, verfügbarer Trassen, verfügbarem Rollmaterial und Mindestnachfrage erfüllt sein, damit sich der Regierungsrat für eine Verlängerung von einzelnen Zügen der Sihltalbahn / S4 von Langnau-Gattikon nach Zug aussprechen würde?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Mario Senn, Adliswil, Astrid Furrer, Wädenswil, und Fabian Müller, Rüschlikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete in Adliswil und Manegg gelten gemäss der Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 (LS 740.3) als erschlossen. Das Angebot im öffentlichen Personenverkehr ist mit der S4 bereits heute sehr gut und soll bis 2030 zu einem 7,5-Minuten-Takt während den Hauptverkehrszeiten (Abschnitt Zürich HB–Adliswil) ausgebaut werden.

Zwischen der Region Zug und den Gemeinden Langnau a. A. und Adliswil werden derzeit halbstündliche Verbindungen mit Umsteigen in Thalwil von der S24 auf die Buslinien 156 nach Adliswil bzw. auf die Buslinien 140 und 240 nach Langnau a. A. angeboten. Die gesamte Reisezeit von Zug nach Langnau-Gattikon, Bahnhof, beträgt etwa 40 Minuten, diejenige nach Adliswil, Bahnhof, 37 Minuten. Damit dürften die Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr (öV) von Zug nach Langnau a. A. und Adliswil regelmässig länger als mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sein.

Die Haltestellen der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn in der Stadt Zürich dürften aus der Region Zug während den Hauptverkehrszeiten mit dem öV je nach Verbindung etwa gleich schnell oder schneller als mit dem MIV erreichbar sein. Die schnellsten öV-Verbindungen bestehen mit der S24 und Umstiegen auf das Bus- und Tramangebot. Je näher die Haltestelle in Richtung Zürich HB liegt, desto attraktiver sind die Reisewege mit dem Fernverkehr nach Zürich HB und Umstieg auf die S4.

Zu Fragen 2 und 3:

Mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) des Bundes im Jahr 2035 (Ausbauschritt STEP 2035) wird das öV-Angebot im Grossraum Zürich wesentlich ausgebaut und es werden insbesondere auf der Achse Zug/Baar–Zürich HB massgebende zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Eine Entlastung des öV-Angebots ist daher grundsätzlich nicht erforderlich. Die Entlastung des öV-Knotens Zürich HB durch neu direkt verkehrende Reisende zwischen der Region Zug und dem Sihltal wäre zudem sehr gering.

Eine Verlängerung der Züge aus dem Sihltal in den Korridor Zug wäre erst nach der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels II (ZBT II) denkbar. Der Bau des ZBT II ist Teil des Ausbaus Schritts STEP 2035 und wird gemäss heutigem Planungsstand bis etwa 2037 realisiert werden. Zur Beurteilung der Frage, ob eine Verlängerung der S4 nach Zug ab dann zweckmässig ist, sind insbesondere die folgenden Kriterien massgebend:

- Reisezeiten: Die Reisezeiten mit einer verlängerten S4 müssten konkurrenzfähig sein mit den Reisezeiten des MIV, da ansonsten nur eine geringe Verlagerung erfolgen dürfte. Zudem müsste das Angebot schneller und/oder attraktiver (Direktverbindung statt Umsteigeverbindung) sein als das bestehende öV-Angebot.
- Nachfrage: Es müsste eine gewisse Mindestnachfrage vorhanden sein, damit ein Angebot mit dem öV bzw. mit einer S-Bahn zweckmässig ist. Die Kennwerte zur Beurteilung der Mindestnachfrage beim Bahnausbau werden durch das Bundesamt für Verkehr im Rahmen von STEP festgelegt.
- Technische Machbarkeit: Diese müsste gegeben sein und umfasst insbesondere die Trassenverfügbarkeit auf dem bestehenden Netz, den für die Verlängerung der S4 erforderlichen Ausbau der Bahninfrastruktur sowie den Betrieb des Angebots.

Der Regierungsrat kann daher die Zweckmässigkeit einer Verlängerung der S4 nach Zug anhand der erwähnten Kriterien zurzeit nur summarisch einschätzen: Eine Verlängerung der S4 dürfte zu attraktiven Reisezeiten, insbesondere für die Haltestellen in Langnau a. A. und Adliswil, führen. Davon könnten aber nur verhältnismässig wenige Personen profitieren. Betreffend die technische Machbarkeit ist zu beachten, dass die Führung von durchgehenden Zügen aus dem Sihltal in den Raum Zug nicht ohne Weiteres möglich wäre, da substanzielle, bisher nicht eingeplante Aufwendungen in die Infrastruktur getätigt werden müssten. Eine vertiefte Prüfung kann allenfalls im Rahmen der Planungsarbeiten zum STEP-Ausbauschnitt 2050 (Beschluss durch die eidgenössischen Räte ungefähr 2030) erfolgen, sofern dieser Angebotsausbau zum gegebenen Zeitpunkt als Massnahme in Betracht gezogen wird.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**