

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 351/2025

Sitzung vom 28. Januar 2026

77. Postulat (ÖV-Offensive dank Tangentialverbindungen der Eisenbahn)

Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, Kantonsrätin Rosmarie Joss, Dietikon, und Kantonsrat Nicola Siegrist, Zürich, haben am 3. November 2025 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen einen Bericht mit allen Optionen zu erstellen, wie wieder Züge im Grossraum Zürich verkehren können, ohne durch den Zürcher oder Winterthurer Hauptbahnhof zu fahren.

Dazu sollen mögliche Richtplaneintragungen vorgestellt werden.

Es soll aufgezeigt werden, wie die Zukunft der Normalspur rund um Winterthur und Zürich mittel- und langfristig aussehen soll.

Mit Tangentiallinien können die Kapazitäten in den Hauptbahnhöfen geschont werden und die Kapazitätsreserven für andere zukünftige Angebotsausbauten genutzt werden.

Die Tangentiallinien sollen auch unter dem Aspekt des Güterverkehrs analysiert werden.

Begründung:

Nicht alle Menschen wollen in die Hauptbahnhöfe oder dort auf Fernverbindungen umsteigen. Aber bei den wachsenden Verkehrsströmen auf den Schienen gibt es immer grössere Gruppen, welche Tangentialverbindungen suchen. Damit können die Regionen im Kanton Zürich und darüber hinaus miteinander verknüpft werden und die Ziele des polyzentrischen Kantons Zürich besser erreicht werden. Nur mit einem weiteren Ausbaus der Schienenkapazitäten kann sich der öffentliche Verkehr weiter als Alternative zum Auto bewähren. Und nur so kann das Ziel im Richtplan erfüllt werden, dass mindestens 80% des Bevölkerungswachstums in den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften entfallen soll.

Früher gab es direkte Verbindungen vom linken Zürichseeufer nach Zürich Altstetten und ins Limmattal. Oder der Flugzug hat vor der Eröffnung des Weinbergtunnels das direkte Gleis von Altstetten nach Oerlikon genutzt.

Auch die Einzelinitiative 68/2022 von Paul Stopper zu einer direkten Bahn-Verbindungsline zwischen Rüti/ZH und dem Raum Schmerikon/Uznach SG verfolgt ein gleichgelagertes Ziel. Oder das überwiesene

Postulat 35/2023 «Schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon» von Jean-Philippe Pinto zielt auf eine Tangentiallinie vom Oberland in Richtung Winterthur ab.

In der Basler Zeitung vom 20.04.2022 ist zu lesen, dass die SBB planen, direkte Züge von Zürich zum Badischen Bahnhof in Basel unter Auslassung von Basel SBB zu führen. Das ist aus Basler Sicht auch eine Tangentialverbindung, die wir Zürcher:innen sehr schätzen werden.

Auch nach dem STEP 2035 braucht es weitere Ausbauziele beim ÖV in Zürich. Dabei wird es mutmasslich schwierig im Grundwasserstrom rund um den Zürcher und Winterthurer Hauptbahnhof weitere Tunnel zu bohren. Aber wir müssen jetzt die richtigen Projekte angehen, damit diese dann im nächsten STEP aufgenommen werden können und durch FABI finanziert werden.

Durch die Umfahrung der Hauptbahnhöfe werden deren Gleiskapazitäten geschont und für andere wichtige Verbindungen freigehalten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Felix Hoesch, Zürich, Rosmarie Joss, Dietikon, und Nicola Siegrist, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

1. Einleitende Bemerkungen

Angebot und Tarif des öffentlichen Verkehrs (öV) im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) richten sich nach den Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1), der Angebotsverordnung (LS 740.3) sowie der Fahrplanverfahrensverordnung (LS 740.35). Der ZVV hat für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur zu sorgen (§ 11 PVG). Gestützt darauf beschliesst der Kantonsrat alle zwei Jahre die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie; § 28 PVG). Die ZVV-Strategie konkretisiert die Ziele und Stossrichtungen in Bezug auf den Angebotsausbau, die Tarifierung sowie den zu erreichenden Kostendeckungsgrad. Gemäss der aktuellen, am 25. März 2024 beschlossenen ZVV-Strategie für die Fahrplanjahre 2025–2029 (Vorlage 5918a) steht beim Angebotsausbau die Aufwertung nachfragestarker Buslinien in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften im Vordergrund. Zudem soll auf den übrigen Buslinien das Angebot ausgebaut werden, wo es die Nachfrage erlaubt oder erfordert. Der Kostendeckungsgrad soll bei über 60% gehalten werden.

Der finanzielle Rahmen für die Umsetzung der Strategie ergibt sich aus den vom Kantonsrat im ZVV-Rahmenkredit bereitgestellten Mitteln (§ 26 PVG). Die strategischen Zielsetzungen müssen mit dem Umfang und der Laufzeit dieses Rahmenkredits in Einklang stehen, damit eine hohe Planungs- und Finanzierungssicherheit gewährleistet ist. Dies ist notwendig, weil sowohl die Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr als auch die übrigen strategischen Aufgaben des ZVV und deren Finanzierung ein hohes Mass an Voraussicht und Verbindlichkeit erfordern. Die Umsetzung der ZVV-Strategie erfolgt daher nicht isoliert, sondern muss mit übergeordneten kantonalen Vorgaben abgestimmt werden. Dazu gehört insbesondere die kantonale Raumplanung. Die im Raumordnungskonzept und im kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK 2018) festgehaltenen Zielsetzungen sind für die Weiterentwicklung des öV-Angebots ebenso zu beachten wie politische Zielsetzungen, namentlich die Verkehrsverlagerung zum öffentlichen Verkehr gemäss der kantonalen Klimastrategie. Angebotsausbauten und Tarifanpassungen sind angesichts dieser komplexen Gesamtplanung sorgfältig zu prüfen und nur dann umzusetzen, wenn sie wirtschaftlich, verhältnismässig und langfristig finanzierbar sind. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der gegenwärtig angespannten finanzpolitischen Lage des Kantons und des Bundes und der noch nicht abschliessend geklärten nationalen Ausbauschritte.

Am 3. November 2025 wurde im Kantonsrat ein Vorstosspaket für eine «ÖV-Offensive im Kanton Zürich» mit insgesamt sechs Vorstössen zum öffentlichen Verkehr eingereicht: Motion KR-Nr. 347/2025 betreffend Zwei ZVV-Zonen für 365 Franken, Postulat KR-Nr. 350/2025 betreffend Schnell und unkompliziert neue Linien realisieren als ÖV-Offensive, Postulat KR-Nr. 351/2025 betreffend ÖV-Offensive dank Tangentialverbindungen der Eisenbahn, Postulat KR-Nr. 352/2025 betreffend ÖV-Offensive dank neuen Tangentialverbindungen mit Bussen, Postulat KR-Nr. 353/2025 betreffend ÖV-Offensive in nichturbanen Räumen sowie Postulat KR-Nr. 354/2025 betreffend Optimierung der Strassenkreuzungen für den Öffentlichen Verkehr. Jeder Vorstoss fokussiert auf einen Teilaspekt des Gesamtverkehrs. Diese Aufteilung widerspricht dem bewährten Ansatz der gesamtheitlichen Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger. Nur mit einem solchen Ansatz können mit den Mitteln, die der Kanton für das kantonale Strassen- und Velonetz, das öV-Angebot sowie für Beiträge an Dritte (Bund) einsetzt, die bestmöglichen Leistungen erbracht werden (vgl. zum Ganzen das GVK 2018). Zu beachten ist auch, dass ein attraktiver öV die Zersiedelung fördern kann. Der Ausbau ist deshalb gezielt auf die gewünschte Siedlungsentwicklung auszurichten. Namentlich Tangentialverbindungen sind vor diesem Hintergrund kritisch zu betrachten, weil sie der angestrebten Konzentration

des Siedlungsraums entgegenwirken können. In finanzieller Hinsicht hätte sowohl der Ausbau des Angebots als auch die Vergünstigung der Ticketpreise (KR-Nr. 350/2025) eine erhebliche Mehrbelastung der Staatshaushalte auf kantonaler und kommunaler Ebene zur Folge. Vor diesem Hintergrund lehnt der Regierungsrat die Vorstösse aus grundsätzlichen Überlegungen ab.

2. Stellungnahme

Tangentialverbindungen bei der Bahn zeichnen sich dadurch aus, dass zwei Bahnkorridore durch ein direktes Angebot verbunden werden, ohne Fahrt über einen zentralen Knotenbahnhof, wie z. B. Zürich Hauptbahnhof (HB) oder Winterthur. Damit können in der Regel Reisezeitgewinne sowie teilweise auch ein Komfortgewinn erzielt werden, indem das Umsteigen wegfällt. Der zusätzliche Nutzen von Tangentialverbindungen ist dabei umso grösser, je grösser der Reisezeitgewinn ist. Da jedoch Knotenbahnhöfe nicht nur als Zieldestinationen, sondern auch als intermodale Umsteigepunkte von zentraler Bedeutung sind, kann es sich bei Tangentialverbindungen grundsätzlich immer nur um ergänzende Angebote handeln. Denn das Zentrum muss in jedem Fall mit ausreichender Kapazität und qualitativ gut erschlossen sein. Im Weiteren sind Tangentialangebote bei der Bahn aufgrund der Fahrzeugkapazitäten (bei den auf der Zürcher S-Bahn eingesetzten Doppelstockzügen bis rund 1000 Sitzplätze pro Kurs) nur auf Relationen zweckmässig, auf denen sehr grosse Nachfragepotenziale miteinander verknüpft werden können.

Im vorliegenden Postulat werden frühere tangentiale Angebote aufgeführt sowie Ideen für neue Tangentialverbindungen vorgestellt, die auch eine zusätzliche Bahninfrastruktur erfordern. Neue tangentiale Bahninfrastrukturen sind dabei noch weit herausfordernder als das Führen von zusätzlichen Zügen auf bestehenden tangentialen Verbindungen. Aber auch das Führen von zusätzlichen Personenzügen auf bestehenden tangentialen Gleisverbindungen ist aus Gründen der beschränkten Streckenkapazität in vielen Korridoren nicht möglich. Erschwerend kommt bei neuen tangentialen Verbindungen hinzu, dass diese ohne entsprechende Entflechtungsbauwerke ein oder mehrere Gleise in Gegenfahrtrichtung queren müssen, was die Streckenkapazität deutlich verringert.

Vor der Umsetzung der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn bestanden im Raum Zürich zwei Tangentialverbindungen nach Altstetten: Der sogenannte «Flugzug» war eine stündliche, direkte Verbindung des Fernverkehrs von Oerlikon nach Altstetten. Zudem wurden in den Hauptverkehrszeiten täglich zwei Kurspaare vom linken Zürichseeufer nach Altstetten geführt. Die tangentiale Relation Linkes Zürichseeufer–

Altstetten kann seit diesem Ausbau aus bahnbetrieblichen Gründen nicht mehr für den Personenverkehr genutzt werden. Sie wird aktuell und auch zukünftig ausschliesslich durch den Güterverkehr genutzt. Die frühere tangentiale Verbindung von Oerlikon nach Altstetten wird seit Inbetriebnahme der Durchmesserlinie via Bahnhof Löwenstrasse angeboten. Ebenso bestehen auch auf vielen weiteren wichtigen Relationen Direktverbindungen durch die Durchgangsbahnhöfe Zürich HB Museumstrasse und Löwenstrasse. Durch die Linienführung über einen Durchgangsbahnhof wird die Attraktivität des Angebots erhöht, da nicht nur direkte Verbindungen zwischen zwei Bahnkorridoren angeboten werden, sondern dank dem Halt am zentralen Knotenbahnhof viele weitere Umsteigemöglichkeiten bestehen. Solange die Kapazität der Knotenbahnhöfe nicht ausgeschöpft ist, ist daher eine Linienführung über die Durchgangsbahnhöfe gegenüber reinen Tangentialverbindungen stets zu bevorzugen.

Die Realisierung von neuen tangentialen Infrastrukturen wäre äusserst aufwendig. Neue Tangentialverbindungen müssten aus Nachfragegründen nahe den Zentren entstehen, wo der Bau sowohl aufgrund der bereits vorhandenen dichten Besiedlung als auch aufgrund der bereits dichten Bahninfrastruktur sehr aufwendig wäre. Damit diese Investitionen zweckmässig sein können, müssen die Infrastrukturen mindestens im Viertelstundentakt befahren werden, was aufgrund der grossen Kapazitäten bei der Bahn sehr hohe Nachfragepotenziale voraussetzt. Selbst für die zwei nachfragestärksten S-Bahn-Korridore von Winterthur bzw. Uster nach Zürich ist die Nachfrage zwischen den Korridoren viel zu gering, als dass der Bau einer neuen tangentialen Infrastruktur zweckmässig sein könnte. In den Bahnkorridoren um Winterthur sind die Nachfrageströme noch deutlich geringer als im Zulauf auf Zürich, weshalb auch hier neue tangentiale Bahnverbindungen mangels ausreichender Nachfrage ausgeschlossen werden müssen.

Der nächste grosse Angebotsausbau bei der Zürcher S-Bahn wird mit der Inbetriebnahme der beiden Schlüsselprojekte MehrSpur Zürich–Winterthur und Bahnhof Stadelhofen sowie den dazugehörigen Ausbauten möglich sein. Ein Ausbau des Angebots des Personenverkehrs auf den bestehenden, tangentialen Gleisverbindungen oder die Realisierung von neuen tangentialen Bahninfrastrukturen ist jedoch aus den genannten Gründen nicht vorgesehen. Erst wenn die Angebotsvision S-Bahn 2G umgesetzt ist und die Kapazitäten der zentralen Knotenbahnhöfe ausgereizt sind, könnten Tangentialangebote zweckmässig werden. Dies betrifft jedoch Zeithorizonte, die jenseits des Planungshorizonts des kantonalen Richtplans liegen. Daher ist eine aufwendige detaillierte Aufarbeitung zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 351/2025 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli