

Sitzung vom 11. Dezember 2024

1274. Anfrage (Was passiert nach 2035 mit dem STEP 2035 der Eisenbahn bei Trams und Bussen?)

Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, Kantonsrätin Rosmarie Joss, Dietikon, und Kantonsrat Markus Bärtschiger, Schlieren, haben am 30. September 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Im Jahr 2035 soll mit dem nächste Ausbauschritt die Mehrspur Zürich – Winterthur errichtet und das vierte Gleis am Bahnhof Stadelhofen gebaut sein. Dann werden endlich mehr S-Bahnen im Kanton Zürich verkehren können. Dadurch verbessern sich bei vielen Bahnhöfe die Frequenzen. Da macht es viel Sinn auch die Feinverteilung an diesen Takt anzupassen und allenfalls zu verdichten. Doch dafür sind längere Planungen notwendig, es muss in einigen Fälle eine Trasse im Richtplan gesichert werden, Kreuzungen müssen für mehr Busse vorbereitet werden und gegebenenfalls sind Haltestellen anzupassen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat und indirekt den ZVV um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. An welchen Bahnhöfen und Haltestellen ist eine Taktverdichtung geplant und wie werden diese aussehen?
2. Welche Buslinien erhalten auch Taktverdichtungen?
3. Wo sind neue Linien geplant?
4. Wo gibt es Pläne, stark genutzte Bustrassen durch Stadtbahnen zu ersetzen?
5. Wie lange dauert es, um von einer Idee zum Richtplan und zum fahrenden Tram zu kommen? Bitte eine Auflistung der Schritte mit jeweiliger Dauer.
6. Wie wird in den Gemeinden, die nicht vom Ausbauschritt 2035 bei den S-Bahnen profitieren, das Angebot weiter entwickelt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, Rosmarie Joss, Dietikon, und Markus Bärtschiger, Schlieren, wird wie folgt beantwortet:

Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist grundsätzlich Aufgabe des Bundes und erfolgt im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP). Die eidgenössischen Räte beschliessen die Ausbauten der

Bahninfrastruktur und bewilligen die dafür notwendigen Verpflichtungskredite. Der Kanton Zürich kann seine Interessen im Rahmen des Planungsprozesses einbringen.

Die Infrastrukturmassnahmen zum Angebotskonzept STEP 2035 wurden 2019 gestützt auf ein Angebotskonzept von den eidgenössischen Räten beschlossen. Insbesondere aufgrund des Verzichts auf die sogenannte Wankkompensation bei den Fahrzeugen des Fernverkehrs und der damit verbundenen Anpassungen der Fahrzeiten muss das Angebotskonzept zum STEP 2035 überarbeitet werden. Die Arbeiten zur Konsolidierung sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Das Bundesamt für Verkehr plant, den veränderten Infrastrukturbedarf aufgrund des konsolidierten Angebotskonzepts 2035 2026 durch die eidgenössischen Räte genehmigen zu lassen.

Zu Frage 1:

Die zentrale Stossrichtung des Angebotskonzepts STEP 2035 bei der Zürcher S-Bahn ist der Ausbau zum Viertelstundentakt als Grundtakt im Kernnetz der Zürcher S-Bahn. Ebenso soll in weiteren Korridoren ein Schritt Richtung S-Bahn 2G umgesetzt werden, indem die langläufigen S-Bahn-Linien in einem inneren Abschnitt um Zürich beschleunigt geführt werden (d. h. in diesem Abschnitt nicht an allen Bahnhöfen halten) und die nicht bedienten Bahnhöfe durch kürzere S-Bahn-Linien bedient werden. Diese Stossrichtungen sind im Rahmen der Konsolidierung des Angebotskonzepts STEP 2035 nicht grundsätzlich infrage gestellt. Eine detaillierte Darstellung der Veränderungen ist jedoch aufgrund der noch laufenden Arbeiten derzeit nicht möglich.

Zu Fragen 2, 3 und 6:

Mit dem Ausbauschritt 2035 wird sich der Fahrplan der Zürcher S-Bahn massgebend ändern. Abgestimmt auf die neuen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn an den einzelnen Stationen müssen in einem ersten Schritt die Auswirkungen auf die Fahrpläne der Buslinien analysiert werden. Wie die Erfahrung aus den drei Umsetzungsetappen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn (Fahrplanwechsel Juni 2014, Dezember 2015 und Dezember 2018) gezeigt hat, ist dies aber auch eine Gelegenheit, die Busnetze einer grundsätzlichen Überprüfung zu unterziehen.

Anpassungen des Angebots im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) erfolgen jeweils im Rahmen des zweijährlichen Fahrplanverfahrens. Dies gilt sowohl für alle Angebotsänderungen im Rahmen des Ausbauschritts STEP 2035 als auch für davon losgelöste Weiterentwicklungen und Optimierungen. Der Planungsvorlauf für Angebotsanpassungen

bei Buslinien beträgt dabei im Idealfall vier Jahre (zwei Fahrplanperioden). Die Überprüfung der Busnetze im Zusammenhang mit dem Ausbauschnitt STEP 2035 wird somit zu Beginn der 2030er-Jahre anstehen.

Zu Fragen 4 und 5:

Die Planung und der Bau von neuen Tram- und Stadtbahnen sind nicht Teil der STEP-Ausbauschnitte und obliegen innerhalb des Kantons dem ZVV. Die Tram- oder Stadtbahnwürdigkeit einer Strecke bemisst sich in erster Linie aufgrund des Nachfragepotenzials in deren direktem Einzugsbereich. Derzeit in Bearbeitung sind die Projekte Tram Affoltern und Glattalbahn Zürich Flughafen – Kloten Industrie. Im Weiteren sind in den Korridoren Affoltern – Stettbach (Tramtangente Nord), Kloten Industrie – Bassersdorf und Stettbach – Dietlikon Studien und Planungen für die Umsetzung einer Stadtbahn in den 2030er-Jahren in Arbeit (siehe Vorlage 5918, ZVV-Strategie 2025–2029, Erläuternder Bericht).

Stadtbahn- oder auch innerstädtische Tramprojekte sind wegen ihrer hohen Investitionen sowie ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Wirkung Generationenprojekte. Sie haben erfahrungsgemäss einen zeitlichen Umsetzungshorizont von rund 15 bis 20 Jahren, der grundsätzlich die folgenden Schritte umfasst:

- Bedarfsklärung und Festsetzung (fünf bis zehn Jahre);
- Projektierung (drei bis fünf Jahre);
- Bewilligung und Finanzierung (zwei bis drei Jahre)
- Projektumsetzung (drei bis fünf Jahre).

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli