

Allianz Bahnausbau

ZKöV (Zentralschweizer
Konferenz d. öffentl. Verkehrs)
KöV Zürich
KöV Ostschweiz

Faktenblatt Region Zürich/Aargau (12. Dezember 2013)

Handlungsbedarf in der Region Zürich/Aargau

- Die Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung liegt in der Region Zürich/Aargau deutlich über dem nationalen Mittel.
- Entsprechend rasant ist die Nachfrageentwicklung beim Öffentlichen Verkehr. In den letzten zehn Jahren stieg die Anzahl Pendler, die in die Stadt Zürich fahren, um 100'000 Personen an. Über 60'000 Aargauer pendeln täglich in den Kanton Zürich.
- Beispiel Strecke Zürich – Winterthur: Jedes Jahr müssen zusätzliche 2300 Passagiere pro Tag befördert werden. Das entspricht zwei S-Bahnen von maximaler Länge, die bis auf den letzten Sitz- und Stehplatz gefüllt sind. Man kann jedoch nicht beliebig viele zusätzliche Züge mehr auf dem bestehenden Schienennetz fahren lassen.
- Praktisch alle Achsen im Grossraum Zürich weisen gravierende Engpässe auf. Die am stärksten belasteten Eisenbahnabschnitte in der Schweiz liegen zwischen Zürich und Winterthur sowie zwischen Zürich und Aarau. Auf diesen beiden Korridoren sind zusätzliche Kapazitäten notwendig. Ein zentraler Punkt im Schienennetz in der Region Zürich ist sodann der Bahnhof Stadelhofen. Er liegt auf der Stammstrecke der Zürcher S-Bahn durch die Stadt Zürich und benötigt ebenfalls dringend zusätzliche Kapazitäten.

FABI: Konkreter Nutzen in der Region Zürich/Aargau

LEGENDE

- Ausbauten ZEB bis 2025 (bereits beschlossen)
- FABI Ausbauschritt 2025 (Baukredite)
- FABI Ausbauschritt 2025 (Projektierungskredite)
- △ FABI Ausbauschritt 2025 (Kredite für Studien)
- FABI voraussichtlicher Ausbauschritt 2030



Quelle: Bundesamt für Verkehr, eigene Darstellung

- ➔ Mit der Durchmesserlinie wird die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Zürich deutlich erhöht. Damit diese vollumfänglich genutzt werden kann, sind die wichtigsten Zufahrtsstrecken auszubauen.
- ➔ Der erste Ausbauschritt enthält für die Region Zürich/Aargau wichtige Projektierungskredite, damit schnellstmöglich mit der Planung der dringendsten Grossprojekte begonnen werden kann.
- ➔ Wichtigste Massnahme bis 2025 im Raum Zürich/Aargau ist die Leistungssteigerung Zürich – Aarau, welche auf der wichtigen Pendlerachse die S-Bahn im Halbstundentakt ermöglicht.
- ➔ Bis 2030 sind zusätzliche Kapazitäten auf den Strecken Zürich – Aarau (– Bern/Basel), Zürich – Winterthur (– Frauenfeld/St.Gallen), Zürich – Zug (– Luzern/Gotthard) und der Ausbau des Bahnhofes Stadelhofen vorgesehen.

Massnahmen bis 2025 und deren Nutzen:

- **Zürich – Aarau:** Die Leistungssteigerung auf diesem Abschnitt ermöglicht den Halbstundentakt der S-Bahn zwischen Aarau und Zürich.
- **Zürich – Chur:** Die Ausbauten erlauben den durchgehenden Halbstundentakt bei Intercityzügen zwischen Zürich und Chur. Im Zusammenhang mit Ausbauten bei der Rhätischen Bahn entstehen halbstündliche Verbindungen in die touristischen Ziele im Bündnerland.
- **Zürich – Lugano:** Ein Wendegleis in Lugano ermöglicht den durchgehenden Halbstundentakt von Intercity-Zügen zwischen Zürich und dem Tessin.
- **Projektierung Kapazitätsausbau für den nächsten Ausbauschritt 2030 auf den Strecken Zürich – Winterthur, Zürich – Aarau und Zürich – Zug – Luzern:** Es handelt sich um Kredite, welche ab 2016 die baureife Projektierung und Planung des Brüttener Tunnels, des Zimmerberg-Basistunnels II, des Ausbaus der Strecke Aarau – Zürich sowie des Ausbaus Bahnhof Stadelhofen ermöglichen, damit diese Massnahmen bis 2030 realisiert werden können.

Vorgesehene Massnahmen bis 2030 und deren Nutzen:

- **Brüttenertunnel:** Der Tunnel vervollständigt die Strecke Zürich – Winterthur auf durchgehend vier Gleise. Damit können langsamere und schnellere Züge räumlich getrennt werden. Die Leistungsfähigkeit der Strecke wird verdoppelt. Die kürzere Fahrzeit erlaubt St. Gallen auch ohne Neigezüge knapp unter einer Stunde von Zürich aus zu erreichen. Die Zugsanschlüsse werden damit entscheidend verbessert.
- **Zürich – Aarau:** Die Projekte Chestenberg- und Honerettunnel vervollständigen die durchgehende 4-Spur zwischen Zürich und Bern. Dies entlastet die Achse zwischen Zürich und Killwangen-Spreitenbach und den ausgelasteten Heitersbergtunnel. Mit der Kapazitätssteigerung zwischen Rapperswil und Altstetten kann der Ausbau des S-Bahnverkehrs sowie der Viertelstundentakt des Fernverkehrs zwischen Aarau und Zürich bzw. zwischen Brugg, Baden und Zürich realisiert werden. Auch die Bedürfnisse des Güterverkehrs im Zulauf auf den Rangierbahnhof Limmatthal werden erfüllt.
- **Bahnhof Stadelhofen:** Das Projekt umfasst den Bau des 4. Gleises im Bahnhof Stadelhofen, die kreuzungsfreie Abzweigung Richtung Tiefenbrunnen – Meilen sowie den Ausbau des Riesbachtunnels auf Doppelspur. Es bringt eine markante Leistungserhöhung auf der S-Bahn Hauptachse Stadelhofen Zürich HB – Hardbrücke von 20 auf 30 Züge pro Stunde und Richtung. Es profitieren das rechte Zürichseeufer (Viertelstundentakt S7), die Achse Dübendorf – Uster – Wetzikon (Viertelstundentakt S9 und Behebung Kapazitätsengpässe S5 und S15) sowie die Verbindung Stadelhofen – Winterthur (Behebung Kapazitätsengpässe).
- **Zimmerberg-Basistunnel II:** Das Projekt vervollständigt den 2003 eröffneten Paralleltunnel Zürich – Thalwil und behebt die letzte Einspurstrecke zwischen Zürich und Mailand. Die Fahrzeiten zwischen Zürich und Zug / Luzern / Tessin / Italien können dadurch um 6 bis 7 Minuten verkürzt werden. Die Strecke Zürich – Sargans – Chur wird ebenfalls leistungsfähiger dank der Entlastung des Engpasses Thalwil durch den Tunnel.