



Mit der Umstromung werden die orangefarbenen Gleichstrom-Triebwagen Be 520 ersetzt. Das Foto mit Be 523 + B 222 + Be 524 entstand bei Schweighof (27.7.2013).

# Grosse Herausforderungen

**SZU stellt Weichen für die Zukunft**

**Auf die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU warten grosse Herausforderungen. Um die vorausgesagte Nachfrage bewältigen und die Fahrplanstabilität halten zu können, muss die Bahngesellschaft in die Infrastruktur, ins Rollmaterial und in den Fahrplan investieren.**

mg: Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU ist ein regionaler Verkehrsbetrieb, der im Jahr 1973 durch den Zusammenschluss der Sihltalbahn mit der Bahngesellschaft Zürich–Uetliberg entstanden ist. Neben der Sihltalbahn S4 (Zürich HB–Sihlwald) und der Uetlibergbahn S10 (Zürich HB–Uetliberg) betreibt sie

auch die Luftseilbahn Adliswil–Felsenegg LAF. Als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen im Zürcher Verkehrsverbund ist die SZU für das Gebiet «Zimmerberg» und somit auch für das Busangebot im Sihltal und am linken Ufer des Zürichsees zuständig. Doch auf die SZU warten grosse Herausforde-

Bild: André Knoerr

rungen. Seit die Sihltal- und die Uetlibergbahn vor 30 Jahren an den Zürcher Hauptbahnhof angebunden wurden und die S-Bahn Zürich ihren Betrieb aufgenommen hat, ist die jährliche Zahl der Passagiere von 4 auf 15 Millionen gestiegen. Mit einem weiteren Anstieg ist zu rechnen. Ab 2030 sollen die Bahnen jährlich über 20 Millionen Fahrgäste sicher, zuverlässig und bequem ans Ziel bringen. Mit den drei Meilensteinen «Verbesserung der Pünktlichkeit», «Steigerung der Kapazität» und «Ausbau des Angebots» hat die SZU die Weichen für die Zukunft gestellt.

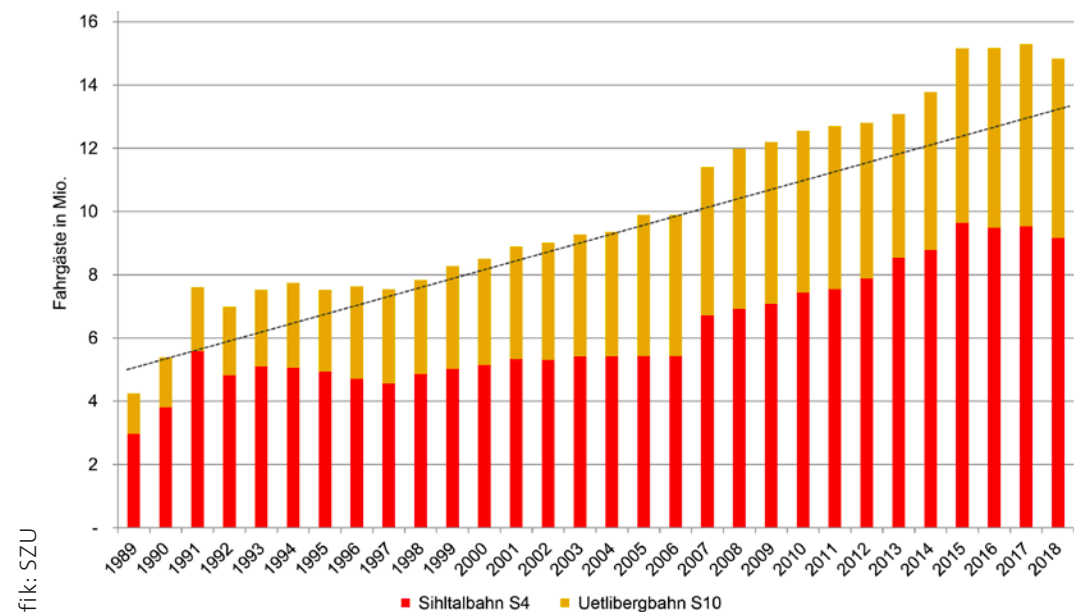
### Meilenstein «Verbesserung der Pünktlichkeit» (bis 2023)

Die erfreuliche Zunahme an Fahrgästen hat teils negative Auswirkungen auf den Fahrplan. Vor allem in den eng getakteten Hauptverkehrszeiten – die S4 und die S10 verkehren morgens und abends im 10-Minuten-Takt –

führen die länger dauernden Aus- und Einsteigezeiten zu Verzögerungen, die sich kumulieren und auf andere Züge übertragen, da sich diese vor einspurigen Streckenabschnitten gegenseitig abwarten müssen.

### Strecke Selnau–Binz ist der Flaschenhals

Die Ursache für die Verspätungen – und damit der Flaschenhals – liegt insbesondere bei der S10 und beim langen Einspurabschnitt Binz–Selnau, auf dem keine Fahrzeitreserven bestehen. Wegen der vielen Einwohner und Arbeitsplätze im Einzugsbereich der Haltestelle Binz verlängern sich die Aus- und Einsteigezeiten, und die Abfahrt der S10 verspätet sich. Weil die S10 und die S4 historisch bedingt mit unterschiedlichen Stromspannungen betrieben werden, können sich die Züge erst zwischen Selnau und Zürich HB kreuzen, wo es eine kurze Ausweichstrecke gibt. Dadurch gerät auch der Gegenzug in



Grafik: SZU

**Die jährliche Zahl der Passagiere ist in den letzten 30 Jahren stark gestiegen.**

Verzug, und es entstehen immer mehr Verspätungen auf dem ganzen Streckennetz.

**Mehrere Schlüsselprojekte geplant**

Um die Fahrplanstabilität wieder auf das von der Kundschaft erwartete Niveau zu bringen, sind Ausbauten auf dem Netz unumgänglich. Mit der Unterstützung des Zürcher Verkehrsverbunds und des Bundesamts für Verkehr will die SZU bis ins Jahr 2023 mehrere Schlüsselprojekte umsetzen.

**Umstromung auf Wechselstrom**

Seit der Elektrifizierung vor rund 100 Jahren verkehrt die S10 mit 1200 Volt Gleichstrom und die S4 mit 15.000 Volt Wechselstrom. Um mehr Flexibilität zu erhalten, wird die SZU den Betrieb der S10 ebenfalls auf 15.000 Volt Wechselstrom umstellen. Nach aktuellem Planungsstand soll der Umbau, der unter anderem eine neue Hochspannungsleitung vom SBB- zum SZU-Netz erfordert, im Sommer 2022 erfolgen. Die Arbeiten verlangen einen Betriebsunterbruch von zehn bis 20 Tagen – je nach Streckenabschnitt.

**Neues Rollmaterial**

Nach der Umstromung können die orangefarbenen Gleichstrom-Triebwagen Be 520, die das Ende ihrer Lebensdauer ohnehin erreicht haben, nicht mehr eingesetzt werden. Die SZU ersetzt sie durch Zweispannungs-Triebzüge vom Typ Be 570. Diese sind baugleicher Art wie die Be 510-Fahrzeuge, die 2013 in Betrieb genommen wurden.

**Zusätzlicher Spurwechsel**

Eine neue Weichenverbindung auf Höhe des Google-Gebäudes ermöglicht einen Spur-



**Eine neue Weichenverbindung auf Höhe des Google-Gebäudes ermöglicht einen Spurwechsel.**

wechsel. Dadurch kann auch die S10 die Doppelspur zwischen Zürich HB und Giesshübel nutzen. Der lange Einspurabschnitt Binz-Selnau fällt weg und die S10 wird wieder pünktlicher sein.

**Weitere Projekte bringen Betriebsstabilität**

Für noch mehr Zuverlässigkeit – insbesondere an den Wochenenden, wo die Ausflügler im 20-Minuten-Takt auf den Uetliberg transportiert werden – wird die SZU die Doppelspur Borrweg verlängern und die Haltestelle Friesenberg verlegen, so dass die Zugskreuzung in der Haltestelle stattfinden kann und sich Verspätungen nicht mehr auf den Gegenzug übertragen.

Gleichzeitig sind auch im Sihltal Massnahmen notwendig. Durch den Bau der Doppelspur Wildpark-Höfli auf dem Streckenabschnitt zwischen Sihlau und Langnau-Gattikon erhält

Bild und Grafik: SZU

auch die S4 eine längst notwendige Doppelspur und der Betrieb wird deutlich stabiler. Zudem können wieder alle Haltestellen uneingeschränkt bedient werden.

**Meilenstein «Steigerung der Kapazität» (bis 2026)**

Um die erforderlichen Kapazitäten zu schaffen, plant die SZU auch über das Jahr 2023 hinaus Modernisierungen. Die mehrheitlich doppelstöckigen, schwerfälligen Fahrzeuge der S4 sollen durch längere, einstöckige Züge mit vielen Türen ersetzt werden. Dazu braucht es die Anpassung einiger Haltestellen, den Bau einer neuen Unterhaltsanlage am heutigen Standort Giesshübel und eine komplett erneuerte Station Zürich HB SZU.

**Meilenstein «Ausbau des Angebots» (bis 2028)**

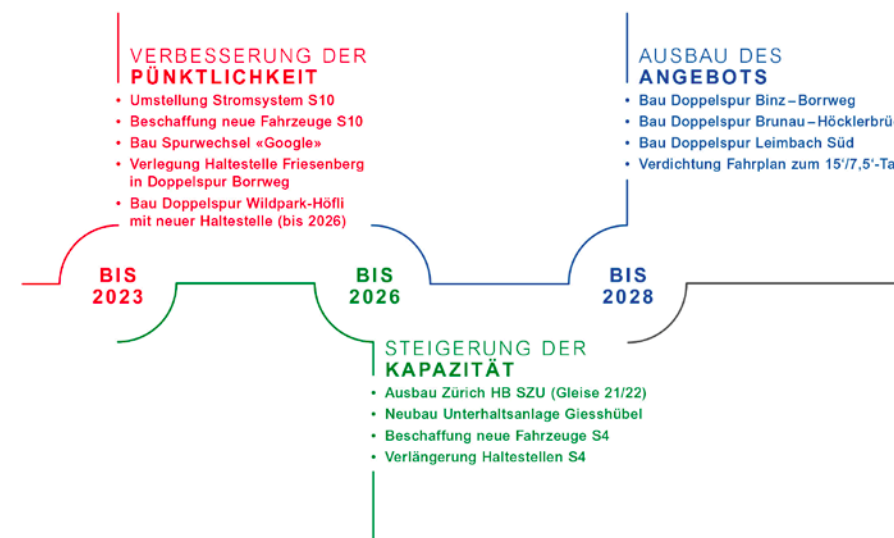
Bis ins Jahr 2028 sind Fahrplanverdichtungen vorgesehen, teilweise zum 7,5-Minuten-Takt.

**Steigende Nachfrage**

Derzeit befördert die SZU an einem durchschnittlichen Werktag auf dem am stärksten belasteten Abschnitt der S4 rund 17.000 Personen, auf jenem der S10 rund 12.000 Personen. Weil die SZU-Stationen in wichtigen Arbeitsplatzgebieten (Selnau, Saalsporthalle/Sihlcity, Binz, Triemli) liegen, nutzen viele Reisende die Züge morgens stadtauswärts und abends stadteinwärts.

In den nächsten Jahren wird sowohl die Bevölkerung als auch die Zahl der Beschäftigten stark wachsen. Bis 2030 werden entlang der S4 insgesamt rund 9000 zusätzliche Arbeitsplätze und 7500 zusätzliche Einwohner erwartet; entlang der S10 rechnet man mit einem Drittel dieser Werte. Für die neuen Arbeitsplätze wird nur eine begrenzte Anzahl Parkplätze errichtet, so dass der grösste Teil des Neuverkehrs mit dem öV abgewickelt wird.

Dies bedarf weiterer Doppelspurausbauten im Rahmen des Programms STEP AS 2035 zwischen Brunau und Höcklerbrücke sowie südlich des Bahnhofs Leimbach und im Bereich Binz-Borrweg.



Mit den drei Meilensteinen hat die SZU die Weichen für die Zukunft gestellt.