

## Projekte für mehr Pünktlichkeit bei der SZU

**Um bald wieder pünktlicher verkehren zu können, will die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU bis in die Jahre 2022/23 verschiedene Schlüsselprojekte umsetzen. Dies weil die Nachfrage seit 1990 massiv zugenommen hat und für die Zukunft weiteres Wachstum prognostiziert wird. Zu den Projekten hat die SZU einen Film produziert, der die Vorhaben veranschaulicht.**

Seit der Anbindung der SZU-Eisenbahnlinien an den Zürcher Hauptbahnhof und der Gründung der S-Bahn Zürich vor bald 30 Jahren ist die jährliche Zahl der Passagiere bei der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU von 4 auf 15 Millionen gestiegen. Für die Zukunft erwartet die SZU einen weiteren Anstieg. Im Jahr 2030 werden mehr als 20 Millionen Pendler und Ausflügler mit der Uetlibergbahn S10 und der Sihltalbahn S4 unterwegs sein.

Die erfreuliche Zunahme an Fahrgästen hat aber negative Auswirkungen auf den Fahrplan. Vor allem in den eng getakteten Hauptverkehrszeiten 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 Binz – Selnau ist 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 stadtwärts verkehrenden 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 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 in die Jahre 2022/23 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 in den Jahren 2022/23 ebenfalls auf 15'000 Volt Wechselstrom umstellen.

#### **Neues Rollmaterial**

Nach der Umstromung können die orangefarbenen Gleichstrom-Triebwagen nicht mehr eingesetzt werden. Die SZU ersetzt sie durch Wechselstromfahrzeuge.

#### **Zusätzlicher Spurwechsel**

Eine neue Weichenverbindung auf der Höhe des Google-Gebäudes ermöglicht einen Spurwechsel. Dadurch halbiert sich der heute lange Einspurabschnitt, und die S10 wird wieder pünktlicher sein.

**Weitere Projekte bringen Betriebsstabilität**

Für noch mehr Zuverlässigkeit – insbesondere an den Wochenenden, wo die S10 Ausflügler im 20-Minuten-Takt auf den Uetliberg transportiert – wird die SZU die Doppelspur Borrweg verlängern und die Haltestelle Friesenberg verlegen, womit ein fahrplanunabhängiger Kreuzungspunkt entsteht.

Gleichzeitig sind auch im Sihltal Massnahmen notwendig. Durch den Bau der Doppelspur Wildpark-Höfli auf dem Streckenabschnitt zwischen Sihlau und Langnau-Gattikon erhält auch die Sihltalbahn eine längst notwendige Doppelspur und kann ebenfalls wieder pünktlicher verkehren.

**Film veranschaulicht Vorhaben**

Die SZU hat einen Film produziert, der die bis in die Jahre 2022/23 geplanten Schlüsselprojekte veranschaulicht. Der Film und weitere Informationen sind unter [www.szu.ch/naechsterhaltuenktlichkeit](http://www.szu.ch/naechsterhaltuenktlichkeit) verfügbar.

**Kontakt:**

Armin Hehli, Direktor  
Telefon: 044 206 45 29

**Modernisierungen bis ins Jahr 2030**

Um die erforderlichen Kapazitäten zu schaffen, plant die SZU auch über die Jahre 2022/23 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 und eine komplett erneuerte Station Zürich HB SZU.

Bis ins Jahr 2030 sind Fahrplanverdichtungen vorgesehen, teilweise zum 7,5-Minuten-Takt. 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.