

## 4.3 Öffentlicher Verkehr

### 4.3.1 Ziele

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich wird mittels eines koordinierten Angebots von Bahn, Tram, Bus, Schiff und Seilbahn sichergestellt und ist zentraler Bestandteil von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten. Er zeichnet sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen aus und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumordnungspolitik. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Siedlungs- und Erholungsschwerpunkte inner- und ausserhalb des Kantons Zürich sollen mit attraktiven Verbindungen in das Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden. Bei der Planung der nötigen Infrastrukturanlagen sind die Bedürfnisse des lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Verkehrs gleichermaßen zu berücksichtigen.

Allgemein

Die Verkehrsinfrastruktur ist zeit- und sachgerecht zu erhalten und zu erneuern, um einen sicheren Betrieb, einen wirkungsvollen Lärmschutz und eine lange Lebensdauer gewährleisten zu können. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sorgt für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen bevorzugt (vgl. Pt. 4.2.1).

#### a) Fernverkehr

Die Städte Zürich und Winterthur sowie der Flughafenbahnhof sind an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz anzuschliessen. Für eine optimale Einbindung des Kantons Zürich in das nationale Schienennetz sollen vermehrt auch Stadtbahnhöfe und grössere Gemeinden im Glatt- und Limmattal durch Fernverkehrszüge direkt bedient werden, sodass umsteigefreie Verbindungen in die Städte anderer Kantone entstehen.

Nationales Schienennetz

#### b) S-Bahn, Mittel- und Feinverteiler

Grosse Siedlungsgebiete werden mit der S-Bahn erschlossen und untereinander vernetzt. Mit der Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems wird prioritär die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Netz, die weitere Verdichtung und die Gewährleistung kurzer Reisezeiten angestrebt.

S-Bahn

Ergänzend dazu erschliessen Bus, Tram und Stadtbahn gemäss Angebotsverordnung Gebiete, die im 400 m-Einzugsbereich einer Haltestelle mindestens 300 Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen, und stellen die Anbindung an die S-Bahn sicher.

Bus, Tram und Stadtbahn

In den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften (vgl. Pt. 1.3) ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und nach Massgabe der finanziellen Möglichkeiten zu verdichten. In Siedlungsschwerpunkten wird mindestens der Viertelstundentakt angestrebt. In dünn besiedelten Räumen stellt der öffentliche Verkehr die Grundversorgung sicher.

Angebotsqualität in den Handlungsräumen

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und mit Velos gut erreichbar sein.

#### c) Konzessionierter Reisebusverkehr

Der konzessionierte Reisbusverkehr deckt spezielle Verkehrsbedürfnisse ab, die vom System des öffentlichen Verkehrs nicht oder nicht in der gewünschten Art erbracht werden können. Dazu zählen Fahrten mit Reisebussen, Direktverbindungen zu Feriendestinationen und Ausflugszielen, Skibusse usw. (vgl. Art. 7 ff. PBG). Für diese Verkehre sind Haltestellen (Terminals und Haltepunkte) mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr vorzusehen (vgl. Art. 42 VPB).

Spezielle Verkehrsbedürfnisse

### 4.3.2 Karteneinträge

Zur langfristigen Sicherstellung einer effizienten und umweltverträglichen Mobilität sind alle aus heutiger Sicht notwendigen Infrastrukturvorhaben am Schienennetz bezeichnet.

Für den konzessionierten Reisebusverkehr werden zudem folgende Haltestellen festgelegt:

- Zürich, Sihlquai, Carparkplatz (bestehend). Längerfristig ist ein Ersatzstandort mit sehr guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu suchen.
- Flughafen Zürich, Busvorfahrt (bestehend).

Schliesslich werden Korridore für die kontinuierlich zu verbessernde Einbindung des Kantons Zürich in den internationalen Schienenverkehr festgelegt (vgl. Abb. 4.2).

Nr.	Objekt/Strecke	Strassenklassierung	Erschliessungsfunktion	Realisierungs- horizont
3	Tram ETH Hönggerberg, Zürich	Tramerschliessung Hönggerberg	Tramverlängerung Milchbuck–Buchegg- platz–ETH Hönggerberg–Glaubten- strasse–Oerlikon; Nachfragepotenzial, Machbarkeit sowie Linienführung prüfen	mittel- bis langfristig
4	Rosengartentram	Tramtangente Zürich-Nord–Zürich-West/ Zürich-Süd	Verbindung Milchbuck–Bucheggplatz– Wipkingerplatz–Hardplatz– Albisriederplatz (in Koordination mit Pt. 4.2.2 Nr. 6)	kurz- bis mittelfristig
5	Verzweigung Hard– Altstetten, Zürich	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur (Tangentiallinie)	langfristig
6	Station Zürich-Herdern, Zürich	Veranstaltungsbahnhof	Neubau Haltestelle für Sonderzüge bei Grossveranstaltungen im Stadion Hardturm	langfristig (Trasseesicherung)
7	Station Friesenberg, Zürich	S-Bahn	Verschiebung der Haltestelle auf östliche Seite der Friesenbergstrasse	kurzfristig (ca. 2028)
	Binz–Borweg, Zürich		Ausbau auf Doppelspur	kurzfristig (ca. 2028)
	Binz–Triemli, Zürich		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
8	Brunau–Höcklerbrücke	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	kurzfristig (ca. 2028)
	Leimbach–Sood–Oberleimbach		Ausbau auf Doppelspur	kurzfristig (ca. 2028)
	Wildpark–Höfli, Langnau a.A.		Ausbau auf Doppelspur im Bereich der Haltestelle	kurzfristig (ca. 2028)
	Brunau–Langnau		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
9	Riesbachtunnel, Zürich	S-Bahn	Neubau zweite Röhre und Ausbau Bahnhof Stadelhofen	kurz- bis mittelfristig
10	Stettbach–Zoo Zürich	Lufseilbahn	Neubau Luftseilbahn zur Erschliessung des Zoos Zürich; landschaftliche Ein- gliederung sicherstellen; vor Inbetrieb- nahme Parkplatz- und Verkehrsregime im Raum Stettbach für die Anwohnerschaft verträglich ausgestalten	kurz- bis mittelfristig
11	Erweiterung Glattalbahn	Stadtbahn	Flughafen–Kloten Industrie–Bassersdorf (in Koordination mit Nr. 12)	mittelfristig
			Giessen–Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon (in Koordination mit Nr. 12 und abgestimmt auf Entwicklung Flugplatzareal)	mittelfristig
12	Tramnetz Zürich–Glattal	Tramerschliessung von Zentrumsgebieten im Glattal	Verlängerung Tramlinie Seebach– Bhf. Opfikon–Bhf. Kloten (in Koordination mit Nr. 11)	langfristig
			Verlängerung Tramlinie Schwamendingen–Altried–Dietlikon (in Koordination mit Nr. 11)	mittelfristig
13	Seebach– Glattbrugg/Opfikon	Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)

Nr.	Objekt/Strecke	Strassenklassierung	Erschliessungsfunktion	Realisierungs- horizont
14	Seebach–Oerlikon	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
15	Direktverbindung Zürich–Rapperswil	Fernverkehr	Tunnelverbindung aus dem Raum Zürich/Altstetten in Richtung Rapperswil	mittelfristig
17	Bremgarten–Dietikon	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
18	Station Dietikon–Silbern	S-Bahn	Neubau Haltestelle	kurz- bis mittelfristig
18a	Umfahrungslinie Limmattal–Furttal	Güterverkehr	Neubau Tunnelverbindung (definitive Linienführung ist noch zu bestimmen)	langfristig; Koordinationsstand: Vororientierung
19	Uitikon–Waldegg– Ringlikon	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
20	Altstetten–Zug	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
21	Zimmerberg–Basistunnel	Fernverkehr, NEAT- Zubringer	Basistunnel Verzweigung Nidelbad (Thalwil)–Litti (Baar)	kurz- bis mittelfristig
21a	Meilibachtunnel	Fernverkehr	Tunnelverbindung Verzweigung Horgenberg–Meilibach (Horgen)	langfristig
22	Station Wädenswil–Reidbach	S-Bahn	Neubau Haltestelle	kurz- bis mittelfristig
23	Wädenswil–Samstagern	S-Bahn	Punktuellder Ausbau auf Doppelspur zur Sicherung der Fahrplanstabilität	langfristig (Trasseesicherung)
24	Samstagern–Wollerau	S-Bahn, Fernverkehr	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
25	Herrliberg–Feldmeilen– Rapperswil	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	mittel- bis langfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Strassenklassierung	Erschliessungsfunktion	Realisierungs- horizont
26	Forchbahn	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
27	Brüttenertunnel	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr, HGV- Anschluss	Tunnelverbindung Bassersdorf/Dietlikon– Tössmühle sowie Vierspurausbau Dorfnef– Bassersdorf und Entflechtungsbauwerke in Wallisellen, Dietlikon Süd und im Abschnitt Tössmühle–Winterthur	kurz- bis mittel- fristig
28	Bassersdorf	Fernverkehr	Wendeanlage für Entlastung Flughafen- bahnhof (in Koordination mit Nr. 27)	kurz- bis mittelfristig
29	Opfikon–Verzweigung Kloten–Dorfnef	S-Bahn, Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur	kurz- bis mittelfristig
30	Glattbrugg–Oberglatt	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Zusätzliche Spur (in Koordination mit Nrn. 45, 46 und 47)	langfristig (Trasseesicherung)
31	Regensdorf–Watt–Wettingen	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	mittelfristig
32	Station Regensdorf-Industrie	S-Bahn	Neubau Haltestelle (in Koordination mit Nr. 31)	mittelfristig
33	Uster–Aathal	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	kurz- bis mittelfristig
	Uster–Jona		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 106)	langfristig (Trasseesicherung)
34	Rüti–Tann–Dürnten	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
35	Wetzikon–Effretikon	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 5)	langfristig (Trasseesicherung)
36	Winterthur–Grüze–Bauma	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
37	Station Winterthur–Grüze	S-Bahn	Ausbau Bahnhof mit Ergänzung Haltestelle Grüze-Nord	kurz- bis mittelfristig
38	Winterthur–Grüze–Aadorf	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Ausbau auf drei Spuren	mittel- bis langfristig
39	Oberwinterthur–Seuzach	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
40	Winterthur–Schaffhausen	S-Bahn, Fernverkehr	Ausbau auf Doppelspur und Bau von doppelspurigem Lindbergtunnel (Überprüfung vorsehen)	langfristig (Trasseesicherung)
41	Wülflingen–Pfunggen	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	mittelfristig
	Winterthur–Bülach		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen Dättenbergtunnel	langfristig (Trasseesicherung)
42	Station Winterthur–Töss Försterhaus	S-Bahn	Neubau Haltestelle	langfristig (Landsicherung)
45	Station Hori	S-Bahn	Neubau Haltestelle	mittel- bis langfristig

<b>Nr.</b>	<b>Objekt/Strecke</b>	<b>Strassenklassierung</b>	<b>Erschliessungsfunktion</b>	<b>Realisierungs- horizont</b>
46	Eglisau–Neuhausen	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
47	Eglisau–Kaiserstuhl	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
48	Oberglatt– Niederweningen	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)



Abb. 4.2

**Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr und Korridore für internationale Verbindungen**

1:300 000



### 4.3.3 Massnahmen

#### a) Kanton

Der Kanton sorgt für ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs, insbesondere durch das Gewähren von Investitions- und Betriebsbeiträgen. Aufgaben des Kantons

Der Kanton setzt sich für die zeitgerechte Realisierung von leistungsfähigen, schnellen und direkten internationalen Bahnverbindungen zu den benachbarten Metropolitanräumen ein. Im Vordergrund stehen dabei die Verbindungen nach Schaffhausen–Stuttgart, Basel–Frankfurt/Paris, Lugano–Milano, St. Gallen–München und nach Buchs–Arlberg (vgl. Abb. 4.2). Internationale Bahnverbindungen

Im nationalen Bahnverkehr unterstützt der Kanton Projekte zur Verkürzung der Fahrzeiten und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Transportmittel zu grösseren Städten und Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 4.3.1 a). Zur Verkürzung der Fahrzeit zwischen Zürich und Basel ist ein zusätzlicher Juradurchstich erforderlich. Nationaler Bahnverkehr

Bei der Überprüfung fehlender Direktverbindungen zwischen den Zentrumsgebieten (vgl. Pt. 2.3.3 a), zu ausserkantonalen Zentren und zu Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 3.5) sind sowohl die übergeordneten Ziele der Raumentwicklung (vgl. Pt. 1.3) wie auch betriebswirtschaftliche Ziele einzubeziehen und Möglichkeiten von Angebots- und Infrastrukturanpassungen aufzuzeigen. Namentlich ist das Fahrplanangebot im Oberland, Glatt- und Limmattal sowie am rechten Zürichseeufer zu wichtigen nationalen Zentren und ausserkantonalen Erholungsschwerpunkten zu untersuchen. Angebots- und Infrastrukturanpassungen

Der Kanton setzt sich für die Beschaffung von lärmarmem Rollmaterial im Personen- und Güterverkehr ein. Das Umsetzen der Lärmsanierungsprogramme des Bundes bezüglich Bahnlärm ist insbesondere zum Schutz der Wohngebiete in den Städten Zürich, Schlieren, Dietikon, Winterthur und Bülach voranzutreiben. Bauliche Lärmschutzmassnahmen sind möglichst siedlungs- und landschaftsverträglich auszugestalten. Lärmschutz

Der Kanton sorgt mit den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (vgl. Pte. 4.1.1 d und 4.1.3 a) für eine gesamtheitliche Planung der ÖV-Systeme, insbesondere in den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal. Bei geplanten Stadtbahnen sind das Trasseefreizuhalten und der Betrieb bedarfsgerecht und schrittweise aufzunehmen. Soweit zweckmässig, ist ein Vorlaufbetrieb mit Bussen vorzusehen. Regionale Gesamtverkehrskonzepte

#### b) Regionen

Die Grundlagen für das Angebot und die Linienführung von Tram und Bus werden im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten erarbeitet und in die regionalen Richtpläne überführt. Dabei sind auch die notwendigen Massnahmen zur angemessenen Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen. Aufgaben der Regionen

#### c) Gemeinden

Die Gemeinden tragen den Festlegungen gemäss Pt. 4.3.2 auf ihrem Gebiet Rechnung und ergreifen die erforderlichen Massnahmen zur Trasseefreihaltung für Stadtbahnen im Bereich kommunaler Strassen. Aufgaben der Gemeinden