

Sitzung vom 9. Juli 2008

1080. Anfrage (Zughalte in Zürich Wipkingen)

Kantonsrat Benedikt Gschwind sowie die Kantonsrätinnen Monika Spring und Sabine Ziegler, Zürich, haben am 19. Mai 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Im Jahr 2013 ist im Rahmen der Durchmesserlinie in Zürich die Eröffnung der neuen Direktverbindung zwischen Zürich Hauptbahnhof und Zürich Oerlikon geplant. Nach heutigem Planungsstand ist vorgesehen, die bisherigen S-Bahn-Linien 2, 8 und 14 zwischen Oerlikon und Hauptbahnhof über den neuen Weinbergtunnel zu führen. Damit würden diese S-Bahn-Linien die Haltestelle Zürich Wipkingen nicht mehr bedienen. Neu soll eine S24 zwischen Zug und Zürich Flughafen auf der bisherigen Wipkinger Linie geführt werden.

Heute erfreut sich die S-Bahn-Haltestelle Zürich Wipkingen hoher Frequenzen. Sowohl Anwohnerinnen und Anwohner aus den Stadtkreisen 5, 6 und 10 wie auch Beschäftigte und Schülerinnen und Schüler mit Reiseziel im Raum Escher-Wyss-Platz und Zürich West benutzen diese Haltestelle. Sie ist im Übrigen gut an das städtische VBZ-Netz angeschlossen. Im innerstädtischen Verkehr werden auch die teilweise sehr überlasteten Tram- und Buslinien dank der heutigen S-Bahn-Erschliessung entlastet. Im Quartier beliebt sind insbesondere auch die Direktverbindungen nach Oerlikon und zum Flughafen. Ein Abbau des heutigen Angebotes wäre eine erhebliche Verschlechterung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in diesem Stadtteil. Deshalb bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Bedeutung der S-Bahn-Haltestelle in Zürich Wipkingen für den Pendler- und innerstädtischen Verkehr?
2. Hätte, nachdem seit einigen Jahren bereits die S14 nur noch stündlich Wipkingen bedient, eine weitere Reduktion des Angebots nicht einen empfindlichen Abbau der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zur Folge? Könnte das bereits heute in den Stosszeiten an die Grenzen stossende Tram- und Busnetz zusätzliche Fahrgäste überhaupt aufnehmen? Wären die für die Fahrgäste längeren Reisezeiten nicht ein Wettbewerbsnachteil für den öffentlichen Verkehr?
3. Ist vorgesehen, dass diese neue S-Bahn-Linie S24 die Haltestelle Zürich Wipkingen bedienen wird? Ist nach heutigem Planungsstand ein Halbstunden- oder Viertelstundentakt für diese Linie geplant?

4. Plant der Regierungsrat weitere Massnahmen, um die Erschliessung von Zürich Wipkingen mit der Bahn auch nach 2013 zu gewährleisten? Wie beabsichtigt der Regierungsrat, die Tangentialverbindungen, zu denen das S-Bahn-Netz auf dem Zürcher Stadtgebiet massgebend beiträgt, zu stärken?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Benedikt Gschwind, Monika Spring und Sabine Ziegler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1, 2 und 3:

Der öffentliche Verkehr gewährleistet heute in Wipkingen ein dichtes Liniennetz sowie einen dichten Fahrplan. Wipkingen ist insgesamt gut durch Bus, Tram und S-Bahn erschlossen.

Die S-Bahn gewährleistet eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof (Bahnhof Sihlpost) sowie nach Zürich Oerlikon und je nach Linie darüber hinaus. Die SBB beabsichtigten vor rund zehn Jahren im Rahmen des Projektes Bahn 2000 die Strecke zwischen Zürich HB und Zürich Wipkingen auf vier Gleise zu erweitern. Das Projekt stiess auf sehr grossen Widerstand, insbesondere bei den Anwohnerinnen und Anwohnern. Darauf wurde im Sommer 1999 eine Volksinitiative für einen zweiten unterirdischen S-Bahn-Durchgangsbahnhof eingereicht. Gleichzeitig verlangte die Stadt Zürich von den SBB die Prüfung von Alternativen zum Ausbau auf vier Spuren. Daraus entstand das Projekt der Durchmesserlinie (DML). Diese durchquert als doppelspurige Linie die Stadt Zürich von Altstetten/Wiedikon über den Hauptbahnhof (neuer unterirdischer Bahnhof Löwenstrasse) bis nach Oerlikon. Mittlerweile wurden nach umfangreichen Vorinvestitionen die Arbeiten aufgenommen und ein Angebotskonzept unter dem Projektnamen 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich weitgehend entwickelt. Dank der Durchmesserlinie entsteht eine zusätzliche Doppelspur zwischen dem Hauptbahnhof Zürich und dem Bahnhof Oerlikon. Auf einen Ausbau der Wipkingerlinie kann damit verzichtet werden. Von dieser Angebotsanpassung sind auch die S-Bahn-Linien betroffen, die heute via Wipkingerlinie verkehren, namentlich die S2, S8 und S14. Die Züge dieser S-Bahn-Linien werden künftig via Durchmesserlinie zwischen Zürich Oerlikon und dem Hauptbahnhof fahren.

Im Rahmen des vom Regierungsrat genehmigten Vertrags über die Realisierung und Finanzierung der Durchmesserlinie wurde die halbstündliche Bedienung von Wipkingen festgeschrieben. Das aktuelle Angebotskonzept der 4. Teilergänzungen sieht eine halbstündliche

Bedienung mit der Linie S24 vor. Diese S-Bahn-Linie wird von Zug via Hauptbahnhof weiter nach Zürich Oerlikon, Flughafen und Winterthur fahren. In Winterthur wird die S24 stündlich nach Weinfelden bzw. Schaffhausen durch gebunden. Der Bahnhof Wipkingen wird somit mit der S-Bahn künftig halbstündlich bedient und behält die direkte Verbindung zum Flughafen.

Neben der S-Bahn sind die Buslinien 32, 33, 46, 69 und 72 für die Erschliessung des Quartiers von Bedeutung. Abgesehen von der Buslinie 32 verkehren die Busse in den Hauptverkehrszeiten im 5 bis 7,5 Minutentakt. Die Linie 46 ist eine schnelle, direkte Verbindung an den Hauptbahnhof. Die Fahrzeit dieser Linie vom Bahnhof Wipkingen in die nähere Umgebung des Hauptbahnhofs ist mit der S-Bahn vergleichbar. Die Linien 33 und 72 bieten direkte Verbindungen zum Bahnhof Hardbrücke sowie zum Schaffhauserplatz bzw. Bucheggplatz mit Anschlüssen nach Zürich Nord (Tram 7, 11, 14). Im Weiteren werden auch die Tramlinien 4 und 13 von Fahrgästen aus Wipkingen rege genutzt.

Damit kann der öffentliche Verkehr in Wipkingen auch künftig ein gutes Angebot und genügend Kapazität anbieten.

Zu Frage 4:

S-Bahn-Züge verkehren heute in der Stadt Zürich nur vereinzelt auf sogenannten Tangentiallinien. So bestehen einzelne Kurse in Spitzenzeiten zwischen Zürich Enge und Zürich Altstetten. Zentral ist die bestehende Durchmesserlinie von Stettbach/Tiefenbrunnen durch den Hirschengrabentunnel via Zürich Hauptbahnhof (Bahnhof Museumstrasse), Hardbrücke nach Altstetten/Oerlikon. Die neue Durchmesserlinie, die von Altstetten/Wiedikon via Hauptbahnhof (neuer Bahnhof Löwenstrasse) direkt nach Oerlikon führt, übernimmt für die Verbindung Altstetten–Oerlikon die Funktion einer Tangentiallinie, führt aber faktisch durch das Zentrum. Tangentiallinien der S-Bahn im Stadtbereich werden auch zukünftig eine untergeordnete Rolle spielen, im Gegensatz zu einigen wichtigen Buslinien in der Stadt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi