

ANFRAGE von Benedikt Gschwind (LdU, Zürich) und Dr. Robert Chanson
(FDP, Zürich)

betreffend direkte Zugverbindungen Limmattal - Zürich Nord

Die Idee für direkte Personenzüge aus dem Limmattal und dem Säuliamt nach Zürich Nord und ins Mittlere Glattal ist nicht neu. Ein Postulat betreffend Tangentialverbindungen aus dem Jahre 1992 (KR-Nr. 190/92) hat der Kantonsrat auf Antrag der Verkehrskommission 1995 bei der Beratung der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr stehengelassen und nicht gemäss Antrag des Regierungsrates abgeschrieben. Ausserdem wurde beim Beschluss des Kantonsrates zum kantonalen Richtplan vom 31. Januar 1995 die Doppelspur von Altstetten zur Käferberglinie eingetragen und im Bericht zu den Einwendungen festgehalten, dass entsprechende Abklärungen zu treffen seien.

Heute haben direkte Zugverbindungen zwischen dem Limmattal und Zürich Nord neue Aktualität. Zunächst wird der neue Stadtteil Zentrum Zürich Nord immer konkreter und die Zahl der Arbeitsplätze im Raum Zürich Oerlikon/Seebach - Opfikon - Wallisellen - Dübendorf nimmt weiter zu. Mit der geplanten Stadtbahn wird auch der öffentliche Verkehr in dieser Region noch ausgebaut. Viele Berufspendler aus dem Kanton Aargau, dem Zürcher Limmattal und dem Säuliamt haben ihre Arbeitsplätze in dieser Region.

Die Kapazität des Strassenverkehrs ist limitiert und in den nächsten Jahren ist im Zusammenhang mit der Sanierung des Schöneichtunnels mit weiteren Behinderungen zu rechnen. Der Gubristtunnel stösst bereits heute mit täglich rund 81000 Fahrzeuge an Grenzen. Kleinste Störungen führen zu Staubildungen (vgl. Anfragen 308/97 und 309/97).

In diesem Zusammenhang stellen wir folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand für den Bau einer Doppelspur von Altstetten zur Käferberglinie, damit die nötige Kapazität für direkte Zugverbindungen vom Limmattal nach Zürich Nord geschaffen werden könnte?
2. Teilt er Regierungsrat die Ansicht, dass der Erschliessung der Arbeitsplätze in Zürich Nord und im Mittleren Glattal grosse Bedeutung zukommt und angesichts der bekannten grossen Bauvorhaben noch an Bedeutung gewinnen wird und abgesehen davon die Strassenkapazität weitgehend erschöpft ist?
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass das heutige Angebot im öffentlichen Verkehr diesen Anforderungen nicht zu genügen vermag? Das Umsteigen im Zürcher Hauptbahnhof oder bei der S-Bahn Station Hardbrücke ist wenig attraktiv und führt zu längeren Reisezeiten. Abgesehen davon würden direkte Verbindungen auch den heutigen Engpass beim Zürcher Hauptbahnhof entlasten.
4. Bestehen konkrete Pläne für direkte Interregio-Züge aus der Nordwestschweiz und S-Bahnlinien aus dem Limmattal und dem Säuliamt nach Zürich Oerlikon bereits heute? Wie sehen die nächsten Planungsschritte aus?

Für die Beantwortung dieser Fragen danken wir dem Regierungsrat bestens.

Benedikt Gschwind
Dr. Robert Chanson