

Sitzung vom 4. Dezember 2012

1273. Anfrage (Bahnhof Wipkingen: Verschlechterung der S-Bahnverbindungen mit der Eröffnung der Durchmesserlinie)

Kantonsrätin Judith Anna Stofer, Zürich, hat am 24. September 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie (DML) verlieren die S-Bahnverbindungen ab Bahnhof Wipkingen deutlich an Attraktivität. Mit dem Fahrplanwechsel 2014/15 werden sämtliche bisherigen S-Bahnlinien (S2, S8 und S14) mit Halt im Bahnhof Wipkingen über die neue Durchmesserlinie (DML) geführt. Neu hält in Wipkingen dafür die S24, welche nach Süden und Norden verlängert wird und die Strecke Zug–Zürich HB–Wipkingen–Oerlikon–Flughafen–Winterthur–Frauenfeld–Weinfelden bedient. Sie vereint im Norden die Eigenschaften der S2 und S8, im Süden bietet sie eine gänzlich neue Verbindung. Verloren gehen jedoch die umsteigefreien Verbindungen ins Glatttal (S14) und ans obere linke Seeufer (S2/S8). Wenn auch die Linienführung der S24 durchaus attraktiv ist, verschlechtern sich gemäss Fahrplanentwurf die Umsteigezeiten am Hauptbahnhof und in Oerlikon zum Teil massiv. Einzig ins Säuliamt (neu S14) und ins Glatttal (S5, ohne Halte in Dübendorf, Greifensee etc.) bestehen noch Verbindungen mit akzeptablen Umsteigezeiten. Mit Wartezeiten von teilweise mehr als 20 Minuten sind die Verbindungen ins Limmattal, an beide Seeufer, ins Unterland und die Verknüpfungen mit dem Fernverkehr schlicht unattraktiv.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Es wird befürchtet, dass der Schnellzugsverkehr beim Bahnhof Wipkingen massiv zunehmen wird. Wie viele Durchfahrten von Schnellzügen sind heute zu verzeichnen? Wie viele werden es nach 2015 sein?
2. Gibt es Strategien, Pläne und Möglichkeiten, die Verbindungen von Wipkingen ins Limmattal, ins rechte und linke Seeufer, ins Unterland und den Anschluss zum Fernverkehr nicht zu verschlechtern, sondern zu verbessern?
3. Mit welchen Massnahmen soll der Bedeutungsverlust des Bahnhofs Wipkingen aufgefangen werden?
4. Wäre es allenfalls möglich, die Abfahrtszeiten der S24 so zu legen, dass die Umsteigezeit im Zürich HB und in Oerlikon auf das notwendige Minimum reduziert werden kann?

5. Wäre es allenfalls möglich, den Takt zu verdichten und die zur Hauptverkehrszeit verkehrenden Entlastungs-S-Bahnen über Wipkingen zu führen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Judith Anna Stofer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Vor rund 15 Jahren hatten die SBB im Rahmen des Projektes Bahn 2000 die Absicht, die Strecke zwischen Zürich HB und Wipkingen auf vier Gleise zu erweitern. Das Projekt stiess auf sehr grossen Widerstand, insbesondere bei den Anwohnerinnen und Anwohnern. In der Folge 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 Durchmesserlinie (DML). Diese durchquert die Stadt Zürich von Altstetten/Wiedikon über den Hauptbahnhof (neuer unterirdischer Bahnhof Löwenstrasse) durch den Weinbergtunnel bis nach Oerlikon. Ein Ausbau der Wipkingerlinie war somit nicht mehr notwendig. Die neue DML bringt die dringend benötigten zusätzlichen Kapazitäten im Zürcher Hauptbahnhof und verkürzt die Fahrzeiten von und nach Oerlikon, da die Züge nicht mehr im Kopfbahnhof ein- und wieder ausfahren müssen. Dies gilt insbesondere auch für die S-Bahn-Linien, die heute via Wipkingen verkehren, namentlich die S2, S8 und S14, die künftig durch den Weinbergtunnel nach Zürich Oerlikon fahren werden. Diese Verlagerung hätte zur Folge gehabt, dass die Wipkingerlinie nur noch vom Fernverkehr benützt würde und der Bahnhof Wipkingen seine Funktion als S-Bahn-Haltestelle verlöre. Um dies zu verhindern, wurde 2002 im Rahmen des Vertrags betreffend Realisierung und Finanzierung der Durchmesserlinie eine halbstündliche Bedienung des Bahnhofs Wipkingen durch eine S-Bahn-Linie verankert. Die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn, die im Oktober 2010 vom Kantonsrat beschlossen wurden, sehen deshalb vor, Wipkingen mit der S24 halbstündlich zu bedienen. Diese S-Bahn-Linie wird von Zug via Hauptbahnhof weiter nach Oerlikon, Flughafen und Winterthur fahren. In Winterthur wird die S24 stündlich nach Weinfelden bzw. Schaffhausen durchgebunden. Der Bahnhof Wipkingen wird somit mit der S-Bahn künftig halbstündlich bedient und behält die direkte Verbindung zum Flughafen.

Zu Frage 1:

Die Anzahl der durchfahrenden Fernverkehrszüge im Bahnhof Wipkingen wird sich gemäss Angaben der SBB künftig im gleichen Rahmen bewegen wie bisher. Im Fahrplan 2013 werden fünf bis sechs Fernverkehrszüge je Stunde und Richtung via Wipkingen verkehren. Mit Inbetriebnahme der Durchmesserlinie West-Ost Ende 2015 sind gemäss heutiger Planung vier bis sechs Fernverkehrszüge je Stunde und Richtung via Wipkingen vorgesehen. Nach der Fertigstellung der Ausbauten im Korridor Zürich–Winterthur per Ende 2018 sind fünf Fernverkehrszüge je Stunde und Richtung via Wipkingen geplant.

Zu Fragen 2 und 3:

Der öffentliche Verkehr bietet heute in Wipkingen ein gut ausgebauten Liniennetz und einen dichten Fahrplan. Bei der Betrachtung und Beurteilung der Erschliessung des Quartiers sind nebst der S-Bahn vor allem die zahlreichen Busse und Trams mit einzubeziehen. Diese fahren in den Hauptverkehrszeiten im 5- bis 7,5-Minuten-Takt und bieten bisweilen kürzere Reisezeiten in verschiedene Regionen des Kantons als die S-Bahn. Die Linie 46 stellt beispielsweise eine schnelle, direkte Verbindung zum Zürcher Hauptbahnhof sicher. Die Fahrzeit beträgt nur acht Minuten (ab Bahnhof Wipkingen) und ist mit jener der S-Bahn vergleichbar. Ab Zürich HB stehen S-Bahnen in fast sämtliche Regionen des ZVV zur Verfügung. Die Linie 33 bietet für Wipkingen nicht nur eine direkte Verbindung in beinahe alle Stadtkreise, sondern mit nur fünf Minuten Fahrzeit auch eine schnelle Anbindung an den Bahnhof Hardbrücke mit Anschluss an zahlreiche S-Bahn-Linien. Die schnellste Verbindung von Wipkingen ins Limmattal führt bereits heute mit dem Bus 33 via Hardbrücke. Zürich Nord ist über den Schaffhauserplatz schnell mit mehreren Tramlinien zu erreichen. Daneben sind je nach Wohnlage im Quartier auch die Tramlinien 4, 13 und 17 für Fahrgäste aus Wipkingen interessant. Alle diese Angebote bleiben bestehen und sorgen somit weiterhin für eine gute Erschliessung des Quartiers.

Nach Eröffnung der DML und Inbetriebnahme der 4. Teilergänzungen (2018) zeigt sich die Lage wie folgt:

- Die Bahnanschlüsse von Wipkingen auf den Fernverkehr bleiben mit den 4. Teilergänzungen unverändert. Heute stellt die S14 im Halbstundentakt den Anschluss sicher. Ab Mitte Juni 2014 übernimmt die S24 diese Funktion mit nur geringfügig abweichenden Zeiten (2 Minuten).
- Der Bahnanschluss ans rechte Seeufer ändert mit den 4. Teilergänzungen. Heute beträgt die Umsteigezeit von der S8 auf die S16 sieben Minuten, mit den 4. Teilergänzungen verdoppelt sie sich (S24 auf S6). Schon heute bestehen jedoch attraktive Verbindungen via Hardbrücke. Diese bleiben unverändert.

- Das Limmattal ist weiterhin am schnellsten mit dem Bus 33 via Hardbrücke zu erreichen. Auch für das Zürcher Unterland ist der Weg über den Bahnhof Hardbrücke attraktiv. Ab 2015 stellt sodann die S24 einen schnellen Anschluss in Oerlikon sicher.
- Mit der S24 gibt es weiterhin Direktverbindungen nach Wiedikon, Enge, Kilchberg, Rüslikon und Thalwil. Die S24 verkehrt anschliessend nach Zug und stellt somit neue Direktverbindungen nach Oberrieden Dorf, Horgen Oberdorf und Baar her. Hingegen entfallen die Direktverbindungen an das linke Zürichseeufer südlich von Thalwil. Dies stellt eine Angebotsverschlechterung dar, die nicht anderweitig ausgeglichen werden kann. Die Reiseziele sind aber weiterhin mit dem Bus 46 via Zürich HB zu erreichen.

Zu Frage 4:

Grundsätzlich ist die Bahninfrastruktur im gesamten Raum Zürich sehr stark ausgelastet. Eine Verschiebung der Abfahrtszeiten einer S-Bahnlinie ist kaum möglich, da dies grosse Anpassungen bei anderen Linien zur Folge hätte. Im heutigen Fahrplan stellt die S14 die Anschlüsse auf die Züge des Fernverkehrs sicher. Ab Mitte Juni 2014 gewährleistet dies die S24. Die Abfahrtszeiten der S24 sind gesetzt durch Anschlüsse in Zug, die freien Zeitfenster auf der einspurigen Strecke zwischen Horgen Oberdorf und Baar sowie durch die notwendigen minimalen Wendezeiten in Zürich HB.

Zu Frage 5:

Zwischen Oerlikon und Zürich HB verkehren Mitte 2014 lediglich Entlastungs-S-Bahnen aus Richtung Bülach und Niederweningen. Ihre reguläre Strecke führt via Zürich Hardbrücke. Die Fahrt über Wipkingen ist wegen der Engpässe im Raum Oerlikon betrieblich kaum zu bewerkstelligen. Ausserdem könnte der Bahnhof Stadelhofen als wichtiges Reiseziel nicht mehr direkt angefahren werden, da von Wipkingen keine Einfahrt in den Bahnhof Museumsstrasse möglich ist.

Die Einführung eines zusätzlichen Shuttlezuges von Zürich Hauptbahnhof über Wipkingen nach Oerlikon, der ungefähr im Viertelstundentakt zur S24 verkehrt, wurde geprüft. Jedoch konnte infolge der starken Belegung der Gleise im Raum Zürich HB und Oerlikon keine Lösung gefunden werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi