

Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2003

KR-Nr. 288/2001

**4061**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Behördeninitiative KR-Nr. 288/2001  
des Gemeinderates Zürich betreffend Realisierung  
der SZU-Haltestelle Hürlimann-Areal**

(vom .....)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2003,

*beschliesst:*

I. Die Behördeninitiative KR-Nr. 288/2001 des Gemeinderates Zürich betreffend Realisierung der SZU-Haltestelle Hürlimann-Areal wird nicht definitiv unterstützt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat am 17. Dezember 2001 folgende am 11. September 2001 vom Gemeinderat Zürich eingereichte Behördeninitiative vorläufig unterstützt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Antrag:

Die kantonalen Behörden werden beauftragt, die SZU-Haltestelle Hürlimann-Areal im Zusammenhang mit der Überbauung des Hürlimann-Areals rasch zu realisieren und dafür eine Kreditvorlage auszuarbeiten.

Begründung:

Mit der vom Gemeinderat verabschiedeten Weisung 119 (99/283) wurden für das Hürlimann-Areal ein so genannter Stationsplatz an der SZU-Linie und eine neue SZU-Haltestelle projektiert. Diese Haltestelle war ein wichtiges Element des Gestaltungsplanes und entscheidendes Argument bei der Genehmigung der Weisung. Der Stadtrat führte in den Erläuterungen der Weisung aus, dass als Folge der Um- und Neubenutzungen die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr stark

vergrössert wird. Eine gemeinsam von der Hürlimann-Immobilien AG und der Stadt Zürich finanzierte Machbarkeitsstudie habe aufgezeigt, dass eine neue SZU-Haltestelle zwischen Selnau und Giesshübel beim Hürlimann-Areal technisch möglich ist. Die Hürlimann-Immobilien AG, wurde ausgeführt, sei an einer Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs sehr interessiert und hätte sich deshalb auch an den Projektierungskosten, insbesondere der SZU-Haltestelle, finanziell beteiligt. Auf Grund von Anfragen im Tiefbaudepartement wurde nun aber publik, dass der Verkehrsverbund und die SZU die Realisierung dieser Haltestelle nicht weiterverfolgen und klammheimlich sterben lassen möchten. Der geplante Ausbau der Buslinie 66 auf Ganztagesbetrieb und eine zusätzliche Haltestelle können einer Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr des Hürlimann-Areals nicht genügen. Zum einen ist die Brandschenkestrasse, die die Buslinie 66 benutzt, in Stosszeiten immer überlastet und daher keine schnelle, attraktive Verbindung. Zum anderen führt sie nicht ins eigentliche Stadtzentrum und zum Hauptbahnhof. Diese Möglichkeiten bietet die Haltestelle der SZU. Eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für das Gebiet des Hürlimann-Areals und auch der bisher vernachlässigten angrenzenden Gebiete unbedingt notwendig.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) bezweckt, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen (§ 1 PVG). Gemäss § 4 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung; LS 740.3) gelten Siedlungsgebiete als erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zu Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen, 400 Meter, und zu Haltestellen, die der Groberschliessung dienen, 750 Meter nicht übersteigt.

Das ehemalige Betriebsareal der Brauerei Hürlimann (Hürlimann-Areal) liegt in der Stadt Zürich und wird zurzeit überbaut. Im nördlichen Teil entstehen Wohnungen für etwa 500 Einwohnerinnen und Einwohner, im mittleren Teil etwa 900 Arbeitsplätze. Im südlichen Teil ist eine kommerzielle Nutzung geplant, die zu einem Verkehrsaufkommen von gegen 1000 Kunden pro Tag führen könnte.

Die Groberschliessung des Kantonsgebietes wird durch die S-Bahn gewährleistet, zu der auch die Linien S4 und S10 der Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU) gehören. Hinsichtlich dieser Groberschliessung liegt das Hürlimann-Areal in den Einzugsbereichen von vier S-Bahnhöfen: Zürich Enge, Zürich Wiedikon, Zürich Selnau und Zürich Giesshübel. Das gesamte Areal liegt sowohl im Einzugsradius von Zürich Giesshübel wie auch von Zürich Enge, sodass jede Stelle des Gebiets durch mindestens zwei, der grösste Teil durch drei und der nördliche Teil sogar durch vier Bahnhöfe im Sinne der Angebotsverordnung erschlossen ist. Die Luftlinienentfernung nach Zürich Enge, Zürich Wiedikon und Zürich Giesshübel beträgt zudem deutlich weniger als die in der Angebotsverordnung vorgesehenen 750 m. Selbst das Zentrum des Hürlimann-Areals liegt nur je rund 400 m vom Bahnhof Enge und vom Bahnhof Giesshübel entfernt. Das entspricht der Länge eines Perrons im Hauptbahnhof Zürich und würde selbst die Anforderungen an eine Feinerschliessung erfüllen. Das gesamte Areal ist daher durch die S-Bahn bereits sehr gut erschlossen. Der Bau einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle, die nur 400 m vom Bahnhof Giesshübel weg zu liegen käme, ist aus Sicht der Groberschliessung weder notwendig noch angezeigt.

Unter solchen Umständen liesse sich der Bau einer zusätzlichen Haltestelle allenfalls dann vertreten, wenn sie technisch und betrieblich machbar wäre, die Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit erfüllen würde, einem überwiegenden Kundenkreis einen zusätzlichen Nutzen brächte und mit den Grundsätzen der mittel- und langfristigen Angebotsentwicklung, wonach die Reisezeiten weiter zu verkürzen sind, übereinstimmen würde (vgl. Vorlage 3997 a, Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr).

In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 404/2000 wurde bereits ausgeführt, dass eine Haltestelle im Hürlimann-Areal technisch grundsätzlich machbar wäre. Es wurde allerdings auch aufgezeigt, dass eine solche Haltestelle erhebliche betriebliche Auswirkungen auf das übrige SZU-Bahn-Netz hätte, sodass neben den Baukosten von rund 3 Mio. Franken zusätzliche Investitionen getätigt werden müssten. Die Gründe liegen vor allem darin, dass die beiden Linien S4 (Zürich–Adliswil–Langnau a. A.–Sihlbrugg) und S10 (Zürich–Triemli–Uetliberg) weitgehend auf einspurigen Strecken betrieben werden, bei denen für die Kreuzung der Züge nur kurze Doppelspurabschnitte bestehen. Ein zusätzlicher Halt würde verschiedene Anpassungen der Infrastruktur bedingen (Doppelspurausbauten, Anpassungen an Gleisanlagen und Fahrleitungen). Im Weiteren wurde festgehalten, dass eine Bedienung einer solchen Haltestelle mit beiden SZU-Linien wirtschaftlich nicht vertretbar wäre und zu Reisezeitverlusten anderer

Fahrgäste führen würde. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass im Rahmen einer Gesamtplanung eine mögliche Neuordnung der Haltestellendisposition im Raum Giesshübel/Saalsporthalle nochmals vertieft überprüft werde, was Auswirkungen auf die Haltestelle Giesshübel und eine allfällige Haltestelle Hürlimann haben könnte.

Im Rahmen dieser Überprüfung wurden auch die Anliegen der Behördeninitiative des Gemeinderates Zürich sowie die Veränderungen, die sich aus den geplanten 3. Teilergänzungen der S-Bahn ergeben dürften, berücksichtigt. Die Untersuchungen wurden mittlerweile abgeschlossen. Geprüft wurden vier denkbare Angebotsvarianten:

- Halt der S4 an der Haltestelle Hürlimann, S10 fährt durch,
- Halt der S10 an der Haltestelle Hürlimann, S4 fährt durch,
- Halt von S4 und S10 an der Haltestelle Hürlimann,
- Halt der S4 an der Haltestelle Hürlimann, S10 fährt durch, Aufhebung der Haltestelle Zürich Giesshübel.

Eine Gegenüberstellung der Folgemassnahmen ergibt folgendes Bild:

Angebotsvariante	Halt S4 bei Haltestelle Hürlimann	Halt S10 bei Haltestelle Hürlimann	Halt S4 und S10 bei Haltestelle Hürlimann	Halt S4 bei Haltestelle Hürlimann Aufhebung Haltestelle Giesshübel
Notwendige Folgemassnahmen	Aufwendungen in Mio. Franken			
Bau der Haltestelle Hürlimann	3	3	3	3
Doppelspurausbau bei Leimbach	2,5	2,5	2,5	–
Doppelspurausbau Langnau–Wildpark	10	10	10	–
Ausbau Fahrleitung/Weichen für S10	–	11,5	11,5	–
Aufhebung Haltestelle Giesshübel	–	–	–	0,4
<b>Summe Infrastrukturaufwendungen</b>	<b>15,5</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>3,4</b>
<b>Kosten pro Jahr:</b>				
Infrastrukturkosten pro Jahr (Investition, Betrieb und Unterhalt)	1,0	1,9	1,9	0,3
Mindererlös Verkehr pro Jahr	0,1	0,0	0,3	0,02
<b>Summe Aufwand</b>	<b>1,1</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>0,32</b>

Bei den ersten drei Varianten, bei denen neben der bestehenden Haltestelle Giesshübel die Haltestelle Hürlimann gebaut wird und eine der beiden oder beide S-Bahn-Linien beide Haltestellen bedienen, ist mit Investitionen von 15,5 bis 27 Mio. Franken zu rechnen, ohne dass Mehrerträge zu erwarten wären. Vielmehr muss mit Ertragsminderungen gerechnet werden, weil die Nachfrage aus dem gesamten Einzugsgebiet dieser S-Bahn-Linien eher sinkt. Hauptaufgabe der S4 ist es, die Nachbargemeinden mit dem Zentrum von Zürich zu verbinden und dabei in Übereinstimmung mit der mittel- und langfristigen Angebotsplanung kurze Reisezeiten zu gewährleisten. Allein in Adliswil, Langnau a. A. und Leimbach werden rund 23 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 6000 Arbeitsplätze erschlossen. Das ist ein Vielfaches der möglichen Nachfrage aus dem Neubaugebiet im Hürlimann-Areal. Für die Fahrgäste aus dieser Region würde der Bau der Haltestelle Hürlimann zu Reisezeitverlusten und damit zu einer Attraktivitätsminderung führen, was der Angebotsplanung widersprechen und sich neutral bis nachteilig auf die Gesamtbilanz der Nachfrage auswirken würde. Diese drei Varianten sind daher abzulehnen.

Bei der Variante «Bau der Haltestelle Hürlimann/Aufhebung der Haltestelle Giesshübel» hätten zwar die potenziellen Fahrgäste aus dem Hürlimann-Areal kürzere Zugangswege, dafür würden sich für die bestehenden Kundinnen und Kunden aus dem Gebiet Giesshübel längere Wegstrecken ergeben. Der Vorteil der einen Kundengruppe würde sich nachteilig auf die andere auswirken. Das Aufkommen des Hürlimann-Areals ist kurzfristig kleiner als dasjenige von Giesshübel und würde mittelfristig eine etwa ähnliche Grössenordnung erreichen. Trotz zusätzlichen Kosten von 3,4 Mio. Franken könnte insgesamt kein Mehrertrag erwartet werden. Die Aufrechterhaltung der Haltestelle Giesshübel ist somit wirtschaftlicher als der Bau einer neuen Haltestelle. Hinzu kommt, dass das Hürlimann-Areal gemäss Angebotsverordnung bereits als gut erschlossen gilt und daher kein Handlungsbedarf besteht. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Zugangswege zwischen dem Hürlimann-Areal und den bestehenden Stationen, insbesondere zur Haltestelle Giesshübel und von der Bederbrücke zum Perron 2 des Bahnhofes Enge, noch nicht optimal ausgestaltet sind. Mit gezielten Verbesserungen und der Erstellung der geplanten Brücke über die Sihl Richtung Wiedikon könnte die Qualität der Erschliessung erhöht werden. Die gute Zugänglichkeit der Haltestellen ist gemäss § 6 PVG jedoch nicht Sache des Kantons, sondern der Standortgemeinde, im vorliegenden Fall der Stadt Zürich.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Hürlimann-Areal bereits heute gut mit S-Bahnen erschlossen ist. Der Bau einer zusätzlichen Haltestelle ist nicht wirtschaftlich und würde trotz teilweise hohen Investitionen keinen Mehrertrag bringen. Für die Durchreisen-

den und damit für den überwiegenden Teil der Fahrgäste würde der zusätzliche Halt nicht eine Angebotsverbesserung, sondern eine Angebotsverschlechterung darstellen. Ein zusätzlicher Halt würde die für die Groberschliessung wichtige Zielsetzung der kurzen Reisezeiten unterlaufen. Der Bau einer weiteren Haltestelle ist daher weder notwendig noch zweckmässig.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Initiative nicht definitiv zu unterstützen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Vizepräsident:	Der Staatsschreiber:
Huber	Husi