

Sitzung vom 28. Februar 2001

293. Anfrage (SZU-Haltestellenregime Stadt Zürich)

Kantonsrätin Sabine Ziegler, Zürich, hat am 4. Dezember 2000 folgende Anfrage eingereicht:

In der verabschiedeten Weisung 99/283 «Hürlimann-Areal» des Gemeinderates der Stadt Zürich wurde für das «Hürlimann-Areal» ein Stationsplatz an der SZU-Linie und eine neue SZU-Haltestelle projektiert. Auf Grund von Anfragen im Tiefbaudepartement der Stadt Zürich wurde publik, dass der Verkehrsverbund und die SZU die Realisierung dieser Haltestelle nicht weiterverfolgen. Dies erweckt naturgemäss die Befürchtung, dass in diesem wichtigen Entwicklungsgebiet der öffentliche Verkehr nicht ausreichend gefördert wird.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie kommt diese abweichende Haltung bezüglich Haltestelle «Hürlimann-Areal» zu Stande?
2. Verfügt der Regierungsrat über technische und/oder statistische Daten bezüglich Einwohnerinnen- und Einwohnerentwicklung und Arbeitsplatzentwicklung im Raum Hürlimann, welche einen Bau der Haltestelle «Hürlimann-Areal» redundant machen?
3. Der städtebauliche Druck im Raum Sihlhölzi-Saalsporthalle wird zusätzlich mit Neu- und Umbauten (zum Beispiel Sihlpark) beglückt. Wie sieht der Regierungsrat vor, hier frühzeitig den öffentlichen Verkehr optimal einzusetzen?
4. In einer Studie des Büros Metron, Windisch, wird eine grossräumige Neuordnung der SZU-Haltestellen in der Stadt Zürich vorgesehen. Wie genau soll diese Neuordnung geplant werden? Wann werden die ersten planerischen Schritte umgesetzt?
5. Ist eine Kostenteilung mit Privaten, beispielsweise der Hürlimann Immobilien AG, vorgesehen, um den Bau einer arealspezifischen Haltestelle zu gewährleisten?
6. Wie kann in Zukunft garantiert werden, dass frühzeitig der kantonale öffentliche Verkehr in den städtischen Entwicklungsgebieten einbezogen wird?

I. Die Anfrage Sabine Ziegler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im November 1996 wurde der Betrieb der Brauerei Hürlimann in Zürich-Enge eingestellt. Nach der Schliessung erarbeitete die Feldschlösschen-Hürlimann-Immobilien AG zusammen mit der Stadt Zürich verschiedene Studien für die künftige Nutzung des frei gewordenen Areals. Der darauf beruhende Gestaltungsplan ging von rund 300 neuen Wohnungen, 1000 zusätzlichen Einwohnern und 400 neuen Arbeitsplätzen aus. Die Überbauung soll bis Ende 2003 erstellt und bezugsbereit sein. In der Folge ersuchte die Stadt Zürich den Verkehrsverbund (ZVV) um Prüfung des Baus einer Haltestelle im Bereich des Hürlimannareals.

Gemäss §§1 und 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) sorgt der ZVV für die Erschliessung des Kantonsgebiets durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Dabei hat er sich an wirtschaftlichen Grundsätzen zu orientieren.

Die Erschliessung des Hürlimann-Areals mit öffentlichem Verkehr ist auf zwei Arten möglich: Entweder über einen Ausbau des heutigen Busangebots der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) oder durch die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU), die am westlichen Rand des Gestaltungsplangebietes vorbeiführt. Im Zusammenhang mit dem Anliegen der Stadt Zürich wurden beide Varianten eingehend geprüft.

Variante VBZ:

Das Neubaugebiet wird heute von den VBZ durch die Buslinie 66 (Neubühl-Waffenplatzstrasse–Sihlstrasse) über die Haltestelle Parkring an der Brandschenkestrasse erschlossen, allerdings nur von Montag bis Freitag jeweils am Morgen, über Mittag und am Abend. In Gehdistanz (300–500 m Luftlinie) erreichbar sind ausserdem die Tramlinie 13 (Waffenplatzstrasse oder Bahnhof Enge) und die S-Bahn (Bahnhof Enge). Für eine Verbesserung dieser Situation wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft:

- Aufwertung der Haltestelle Parkring, indem die Busse der Linie 66 den ganzen Tag bis zur Sihlstrasse verkehren und damit die Haltestelle Brandschenke ganztags bedienen.
- Verlängerung der Linie 66 über die Sihlstrasse hinaus bis zum Hauptbahnhof, was die Anbindung des Neubaugebietes weiter verbessern würde. Zusätzlich könnten die Haltestellen Kaserne und Löwenplatz bedient werden.

- Einführung einer Quartierbuslinie, die das Gebiet Hürlimann mit dem Bahnhof Enge verbindet. Anschlüsse können an die Trams der Linie 13 in Lastrichtung gewährleistet werden.

In die Prüfung mit einbezogen wurden verschiedene Verkehrsmittel- und Fahrplanvarianten (dichte und weniger dichte Fahrpläne) sowie Mischformen (z.B. Quartierbus nur in jenen Zeiten, in denen die Linie 66 nicht verkehrt).

Die jährlichen zusätzlichen Betriebskosten liegen je nach Fahrplanvariante und Verkehrsmittel zwischen 0,5 Mio. Franken (Quartierbus mit analogem Fahrplan wie Tram 13) und 2,5 Mio. Franken (integrale Verlängerung der Linie 66 bis zum Hauptbahnhof; Ausrüstung mit Gelenkbus). Mit dem aus dem Neubaugebiet zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen kann, beruhend auf den eingangs erwähnten Zahlen, mit Erträgen von 0,3 Mio. bis 0,4 Mio. Franken pro Jahr gerechnet werden.

Variante SZU:

Die SZU, die am westlichen Rand des Hürlimannareals vorbeiführt, verfügt heute über keine eigene Haltestelle im Neubaugebiet. Die in Gehdistanz erreichbare bestehende Haltestelle «Giesshübel» liegt ungünstig und bietet keine ideale Erschliessung. Eine neue Haltestelle «Hürlimann» wäre technisch machbar. Sie könnte grundsätzlich durch einen Halt der S4 oder der S10 bedient werden.

Die S4 verbindet das Sihltal mit Zürich, die S10 erschliesst städtisches Gebiet bis zum Triemli, Uitikon und den Üetliberg. Beide Linien werden über weite Abschnitte lediglich über Einspurstrecken geführt. Ein zusätzlicher Halt würde bedeuten, dass die betreffenden Kreuzungsstellen angepasst werden müssten. So müsste bei einem Halt der S4 auf Grund des veränderten Betriebs eine Doppelspur im Bereich der Saalsporthalle erstellt werden. Ein Halt der S10 hätte Anpassungen von Gleisanlagen im Raum Friesenberg sowie Fahrleitungs- und Stellwerkanpassungen zur Folge.

Die Kosten für die bahnseitigen Anlagen (Bau der Haltestelle «Hürlimann») werden auf 3 Mio. Franken geschätzt. Bei einem Halt der S4 kommen die Kosten für die Doppelspur von 8 Mio. Franken hinzu. Werden die insgesamt 11 Mio. Franken in Investitionsfolgekosten umgerechnet (gemäss Abschreibearbeitung des BAV), so entstehen Jahreskosten von 0,7 Mio. Franken. Diese Summe ist um 0,1 Mio. Franken Betriebskosten zu ergänzen, weil die notwendige Anpassung der Fahrpläne die Wendezeiten im Hauptbahnhof verringern und den Einsatz eines zusätzlichen Lokomotivführers (so genannter «Springführer») erfordern würde. Ein Halt der S4 würde folglich jährliche Zusatzkosten von 0,8 Mio. Franken verursachen. Demgegenüber würde ein Halt der S10 zu Jahreskosten von 1,2 Mio. Franken führen (Investitionskosten einschliesslich der Baukosten für die Haltestelle: 17 Mio. Franken). Ertragsseitig kann insgesamt mit den gleichen Werten wie bei einer Erschliessung durch den Ausbau des VBZ-Angebots, also mit 0,3 bis 0,4 Mio. Franken, gerechnet werden.

Beurteilung:

Aus wirtschaftlicher Sicht ist eine Bedienung mit beiden SZU-Linien nicht vertretbar (jährliche Zusatzkosten 2 Mio. Franken). Auch die Verwirklichung der kostengünstigeren Variante (Neubau einer Haltestelle «Hürlimann», Halt der S4) allein ist mit 0,8 Mio. Franken immer noch etwa 60% teurer als der Quartierbus. Rein wirtschaftlich betrachtet ist damit dem Quartierbus der Vorzug zu geben.

Für den Variantenentscheid ist neben der Wirtschaftlichkeit zusätzlich zu beachten, dass die S4 primär der Groberschliessung dient und nur stellenweise eine Feinerschliessung gewährleisten kann. Hauptaufgabe der S4 ist es, die Nachbargemeinden mit dem Zentrum von Zürich zu verbinden. Dadurch werden allein in Adliswil, Langnau a.A. und Leimbach rund 23000 Einwohner und 6000 Arbeitsplätze erschlossen, also ein Vielfaches des Neubaugebiets im Hürlimannareal. Für die Fahrgäste aus dieser Region würde der Bau einer zusätzlichen Haltestelle zu Reisezeitverlusten führen. Das steht im Konflikt zum Beschluss des Kantonsrats betreffend die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 22. März 1999, der für die Fahrplanperioden 2001–2005 weitere Verkürzungen der Reisezeiten vorsieht.

Ein VBZ-Quartierbus wäre nicht nur günstiger als Bau und Betrieb einer neuen Haltestelle «Hürlimann», er würde auch die Reisezeiten anderer Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigen. Aus diesen Gründen wurde der Bau einer neuen SZU-Haltestelle vorerst zurückgestellt. Die Frage soll aber in einem grösseren Zusammenhang nochmals überprüft werden. Die SZU gab den Anstoss, im Rahmen einer Gesamtplanung die Siedlungsentwicklung im Raum Sihlhölzli-Saalsporthalle zu ermitteln und deren Auswirkungen auf eine mögliche Neuordnung der Haltestellendisposition im Raum Giesshübel-

Saalsporthalle zu untersuchen. Dabei ist es angezeigt, auch einen Ersatz der Haltestelle «Giesshübel» zu Gunsten einer Haltestelle «Hürlimann» bzw. eine Zusammenlegung der beiden Haltestellen vertieft zu untersuchen, weil dies Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und die Reisezeiten haben könnte. Hinzu kommt, dass vom Investor nach Abschluss der oben dargelegten Untersuchungen neue Ausgangsdaten eingebracht wurden. So wird auf Grund aktueller Planungen neu mit 500 (statt 1000) neuen Einwohnern und 900 neuen Arbeitsplätzen (statt 400) gerechnet. Diese neuen Grössen können sich ebenfalls auf die Wirtschaftlichkeit auswirken.

Die Gesamtplanung muss in Zusammenarbeit von SZU und VBZ, der Stadt Zürich, allfälligen Investoren und in Absprache mit dem ZVV angegangen werden. Sie soll demnächst an die Hand genommen werden und wird einige Zeit beanspruchen. Da eine Haltestelle im Bereich des Neubaugebietes Hürlimann mit den dafür notwendigen Ausbauten auf der Strecke nicht auf Ende 2003 erstellt werden kann, wird eine bessere Erschliessung des Hürlimann-Areals anfänglich mit Quartierbussen erfolgen.

Die Erschliessung von Entwicklungsgebieten durch den öffentlichen Verkehr wird im Allgemeinen durch die Angebotsplanung des ZVV gewährleistet. Im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen dem ZVV und den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen erfolgt der Einbezug neuer Entwicklungsgebiete in der Stadt Zürich durch die VBZ. Diese werden dank einer Ämterkoordination in der Stadt Zürich in neue Bauvorhaben einbezogen. Damit ist gewährleistet, dass die Anliegen des öffentlichen Verkehrs gebührend Berücksichtigung finden.

Eine Kostenteilung mit Privaten ist für die bahnseitigen Anlagen im vorliegenden Fall nicht vorgesehen. Die Zugänglichkeit der Haltestelle muss durch die Stadt Zürich gewährleistet werden. Mit einer direkten Fussgänger Verbindung in das Hürlimann-Areal und mit einer neuen Brücke über die Sihl, Richtung Aussersihl, würde die Haltestelle auch in die Quartiere eingebunden. Es ist der Stadt Zürich freigestellt, dafür private Investoren beizuziehen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. **Hirschi**