

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 19. August 2009

1011. Schriftliche Anfrage von Andreas Ammann und Andrea Nüssli-Danuser betreffend S-Bahn, künftige Erschliessung von Wipkingen. Am 13. Mai 2009 reichten Gemeinderat Andreas Ammann (SP) und Gemeinderätin Andrea Nüssli-Danuser (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/206, ein:

Im Jahr 2013 wird die Teil-Inbetriebnahme der Durchmesserlinie eine umfangreiche Änderung im Linienkonzept der S-Bahn nach sich ziehen. Der Stadtkreis 10 ist mit dem Wegfall diverser Verbindungen in Wipkingen direkt davon betroffen. So ist vorgesehen, dass künftig nur noch eine halbstündlich verkehrende S24 Wipkingen erschliessen wird. Gemäss einer Antwort auf eine Anfrage im Zürcher Kantonsrat (182/2008) erachtet der Regierungsrat die künftige Erschliessung von Wipkingen mit dem öffentlichen Verkehr (S 24 und städtisches VBZ-Netz) als ausreichend.

Heute überreicht die SP 10 eine Petition, die den Erhalt des «Viertelstundentaktes» in Wipkingen fordert und von rund 1 000 AnwohnerInnen aus dem Stadtkreis 10 unterschrieben wurde.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Stadtrat die Ansicht des Regierungsrates, wonach Wipkingen auch nach dem Wegfall einiger S-Bahnlinien im Jahr 2013 ausreichend erschlossen ist?
2. Hat der Stadtrat bereits eigene Schritte unternommen, um eine bessere Bahnerschliessung von Wipkingen aufrecht zu erhalten? Wenn ja: welche? Wenn nein: ? Plant der Stadtrat in dieser Frage selber aktiv zu werden?
3. Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen des künftigen Linienkonzeptes bezüglich der Frequenzen auf den Bus- und Trolleybuslinien in Wipkingen?
4. Wie beurteilt der Stadtrat in diesem Zusammenhang die weiteren Einflüsse auf die Verkehrserschliessung im Kreis 10 (Science City, Wohnungsbau Rütihof, etc.)?
5. In der Interpellation 2005/530 wurde eine Entlastungslinie, die temporär die Strecke Hauptbahnhof-Lehenstrasse bedienen wird, angekündigt. Wurde in den vergangenen 4 Jahren das Konzept dieser Entlastungslinie weiter verfolgt? Wie sieht aus heutiger Sicht das Konzept aus (Verkehrszeiten, Takt, Fahrzeugtyp, Linienführung)?
6. Plant der Stadtrat in diesem Zusammenhang weitere Massnahmen, um die wegfallenden S-Bahnverbindungen (zum Beispiel nach Oerlikon) zu kompensieren. Wenn ja: Welche?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2: Die gegenwärtige Erschliessung von Wipkingen mit dem öffentlichen Verkehr ist äusserst attraktiv. Drei S-Bahn-Linien (S2, S8, S14), die Tramlinien 4 und 13, vier Trolleybuslinien (32, 33, 46 und 72) und die Buslinie 69 gewährleisten eine hochstehende öV-Verfügbarkeit im Quartier. Mit dem Bau der SBB-Durchmesserlinie (DML) zwischen Altstetten und Oerlikon werden die S-Bahnen vom linken Seeufer und die S14 über die neue Strecke geführt und das Trasse der Wipkinger-Strecke wird in erster Linie dem Fernverkehr zugeteilt. Wipkingen wird weiterhin mit einer neuen S-Bahn-Linie (S24) im Halbstundentakt bedient, die einerseits Verbindungen zum Hauptbahnhof und nach Zug und andererseits

zum Flughafen und nach Winterthur und Schaffhausen sicherstellt. Die Erschliessungsqualität Wipkingens erfährt dadurch zwar eine Einschränkung im S-Bahn-Verkehr, kann aber im Vergleich mit andern Stadtquartieren immer noch als überdurchschnittlich eingestuft werden.

Zu Frage 3: Mit der Veränderung im Linienkonzept der S-Bahn sind in Wipkingen weiträumige Umlagerungen auf das Tram- und Busliniennetz zu erwarten. Im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Wipkingen werden hauptsächlich die Tramlinien 4 und 13, aber auch die Trolleybuslinien 33 und 46 von den Veränderungen betroffen und zusätzliche Fahrgäste von den bisherigen S-Bahnen übernehmen. Ein besonderes Augenmerk wird daher auf die Abstimmung von Angebot und Nachfrage dieser Linien gerichtet.

Zu Frage 4: Die Entwicklung der Bautätigkeit im Kreis 10 und deren Einfluss auf die Nachfragepotenziale im öffentlichen Verkehr werden regelmässig beobachtet. Die Wohnungsbauten im Rütihof werden zweifellos zu steigenden Fahrgastzahlen auf der Trolleybuslinie 46 führen, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten. Mit den gleichzeitig erwarteten Zunahmen aufgrund der Veränderungen beim S-Bahn-Angebot am Bahnhof Wipkingen werden Angebotsausbauten auf der Linie 46 nicht zu umgehen sein. Die Entwicklungen im Bereich Science City/Hönggerberg werden vor allem die Frequenzen der Buslinien 69 und 80 beeinflussen, die von den Veränderungen am Bahnhof Wipkingen nicht direkt betroffen sind.

Zu Frage 5: Um der steigenden Nachfrage in den Gebieten Wipkingen und Rütihof gerecht zu werden, wird das Angebot entlang der Busachse Rütihof – Wipkingen – Hauptbahnhof in den nächsten Jahren ausgebaut werden. Es ist noch nicht abschliessend festgelegt, ob die bereits früher erwähnte Entlastungslinie auf der gesamten Strecke oder nur auf der Teilstrecke zwischen Lehenstrasse und Hauptbahnhof verkehren wird. Die genauen Betriebszeiten, Intervalle und Fahrzeugtypen sind letztlich von den Anforderungen im Zeitpunkt der Einführung abhängig und werden im Rahmen des jeweiligen Fahrplanverfahrens festgelegt.

Zu Frage 6: Die oben erwähnten Angebotserweiterungen stärken die hauptsächlich betroffene Verbindung von Höngg und Wipkingen zum Hauptbahnhof bzw. ins Stadtzentrum. Die Mobilitätsbedürfnisse nach Zürich-West, zum Bahnhof Hardbrücke und weiter ins südliche Stadtgebiet werden durch die bestehenden Trolleybuslinien im Raum Wipkingen befriedigt. Die Verkehrsbeziehungen aus dem Raum Wipkingen nach Oerlikon und Zürich Nord werden durch die künftige S-Bahn-Linie S24, die mit einem Intervall von 30 Minuten verkehrt, wie auch durch das bestehende Tram- und Busliniennetz im nördlichen Stadtgebiet abgedeckt.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy