

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

vom 29. September 2010

---

**1647. Schriftliche Anfrage von Simone Brander betreffend Massnahmen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzung ZVV.** Am 7. Juli 2010 reichte Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2010/302, ein:

Der Bau der Durchmesserlinie (DML) führt im Dezember 2013 (Eröffnung Durchmesserlinie von Wiedikon über den Bahnhof Löwenstrasse bis Oerlikon) und im Jahr 2015 (Eröffnung Abschnitt Altstetten bis Bahnhof Löwenstrasse) zu grossen Änderungen im ÖV-Angebot in der Stadt Zürich. Zeitgleich plant der ZVV die 4. Teilergänzungen, die in drei Etappen von 2013-2018 umgesetzt werden. Dabei sollen neue S-Bahn-Linien geschaffen und bestehende umgeleitet werden. Aufgrund dieser Pläne ändern sich die Pendlerströme an verschiedenen städtischen Bahnhöfen massiv. So wird z. B. das S-Bahn-Angebot am Bahnhof Wipkingen ab 2013 auf einen Drittel reduziert, hingegen muss am Bahnhof Hardbrücke ab 2013 mit einem deutlich erhöhten Passagieraufkommen gerechnet werden. Viele dieser mit der Bahn ankommenden und abfahrenden Passagiere werden mit Tram und Bus zu den Bahnhöfen auf Stadtgebiet reisen.

Ich bitte den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. In welchen Gremien werden die Auswirkungen auf das Fahrgastaufkommen in der Stadt Zürich aufgrund des Baus der Durchmesserlinie und den 4. Teilergänzungen des ZVV zwischen Bund, Kanton Zürich, SBB, Stadt Zürich, VBZ und ZVV koordiniert?
2. Welche konkreten Massnahmen sieht die Stadt Zürich vor, um den aufgrund der DML und den 4. Teilergänzungen des ZVV veränderten Passagieraufkommen auf dem Stadtgebiet gerecht zu werden? Ich bitte um eine Aufzählung.
3. Welche konkreten Massnahmen sieht die Stadt Zürich vor, um die am Bahnhof Wipkingen ab 2013 reduzierten Bahnkapazitäten mit Bus und Tram aufzufangen? Ich bitte um eine Aufzählung.
4. Welche konkreten Massnahmen sieht die Stadt Zürich vor, um das am Bahnhof Hardbrücke ab 2013 erhöhte Bahn-Passagieraufkommen mit Tram und Bus zu bewältigen? Ich bitte um eine Aufzählung.
5. Sind die SimWalk-Simulationen der Pendlerströme für die Öffentlichkeit zugänglich? Werden diese elektronisch einsehbar gemacht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Die Auswirkungen der Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzung S-Bahn wurden in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der SBB, des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) sowie seitens der Stadt des Tiefbauamtes und der Verkehrsbetriebe (VBZ) unter Beizug eines externen Ingenieurbüros diskutiert und verschiedene Thesen formuliert.

**Zu Frage 2:** Auf Basis der erarbeiteten Thesen wurde durch die VBZ ein Studienauftrag an ein Verkehrsplanungsbüro erteilt. Die Studie soll aufzeigen, auf welchen VBZ-Linien bzw. Linienabschnitten sich die Nachfrage als Auswirkung der 4. Teilergänzung erheblich ändert, d.h. wo Kapazitätsengpässe entstehen oder wo sich umgekehrt durch die zusätzlichen attraktiven innerstädtischen S-Bahn-Verbindungen (v.a. durch die Durchbindung Altstetten–Oerlikon und die raschere Verbindung Enge–Oerlikon) Verschiebungen vom Tram- auf das Bahnnetz ergeben. Untersucht werden insbesondere die Umsteigesituation an den Stadtbahnhöfen sowie die Veränderung der Fahrgastströme am Hauptbahnhof für verschiedene Erschliessungsvarianten des Ausgangs Sihlpost und des neuen Ausgangs Gessnerallee. Mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells werden Aussagen zu den Auswirkungen der Angebotsreduktion am Bahnhof Wipkingen auf die Buslinien 46, 33 und 72 gemacht und die Folgen der neuen Durchmesserbeziehung Altstetten–Oerlikon abgeschätzt. Nach dem Vorliegen der Studienresultate Ende 2010 werden konkrete Massnahmen abgeleitet und die nötigen Anpassungen im VBZ-Angebot, abgestimmt auf die schrittweise Eröffnung der

Durchmesserlinie und Umsetzung der 4. Teilergänzung S-Bahn, definiert.

**Zu Frage 3:** Der Bahnhof Wipkingen wird heute durch die S-Bahn-Linien S14, S2 und S8 mit sechs Zügen pro Stunde bedient. Diese sind allerdings mit Zugfolgezeiten zwischen 4 und 17 Minuten ungleichmässig verteilt. Im Fahrplan 2005 bis 2008, als die S14 nur stündlich halten konnte, war diese Unregelmässigkeit mit Zugfolgezeiten zwischen 4 und 26 (!) Minuten noch deutlicher ausgeprägt. Die vermeintlich vielen Halte pro Stunde hatten also nur einen eingeschränkten Fahrgastnutzen, je nach Abfahrtszeit wichen die Fahrgäste in Richtung Hauptbahnhof auch schon bisher auf die VBZ-Buslinie 46 aus.

Dies mag mit erklären, warum der Bahnhof Wipkingen trotz des Haltes von drei S-Bahn-Linien mit rund 3600 Passagieren pro Werktag zu den schwächer frequentierten SBB-Stadtbahnhofen gehört (Rang 9 von 13, etwa gleichauf mit dem Bahnhof Tiefenbrunnen; der Bahnhof Wiedikon auf Rang 8 weist bereits fast doppelt so hohe Frequenzen auf). Nach Inbetriebnahme der 4. Teilergänzung wird der Bahnhof Wipkingen ab 2013 mit der S24 von zwei Zügen pro Stunde im exakten Halbstundentakt bedient. Er behält damit die Direktverbindung zum Flughafen und nach Winterthur bzw. nach Wiedikon und Enge in die Gegenrichtung.

Die Auslastung der Buslinie 46 zeigt heute eine Tagesganglinie mit einer starken Morgen- und etwas schwächeren Abendspitze, tagsüber eine mässige bis schwache Belegung. Die Kapazitätsreserven tagsüber reichen aus, um die erwarteten zusätzlichen Fahrgäste ab 2013 aufzunehmen. In der Hauptverkehrszeit am Morgen werden auf der Buslinie 46 bereits ab dem kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2010 zusätzliche Entlastungsbusse zwischen Lehenstrasse und Hauptbahnhof verkehren. Dieses Konzept kann bei Bedarf künftig ausgebaut werden und deckt die zusätzliche Nachfrage aus dem Raum Wipkingen zum Hauptbahnhof ab. In Richtung Oerlikon bleibt den Fahrgästen die Wahl, ob sie sich bei einer längeren durchschnittlichen Wartezeit weiterhin für die rasche Fahrt mit der S-Bahn nach Oerlikon entscheiden, oder die im dichten Takt angebotenen VBZ-Verbindungen mit Trolleybus und Tram via Buchegg- oder Schaffhauserplatz mit einer längeren Reisezeit nutzen wollen.

**Zu Frage 4:** Die Anzahl Zughalte am Bahnhof Hardbrücke wird durch die 4. Teilergänzung nicht markant ansteigen. Gegenüber 2009 wird nur eine zusätzliche S-Bahn-Linie über diesen Bahnhof geführt. Die Verantwortlichen rechnen trotzdem mit einer merklichen Zunahme der Umsteigenden zwischen S-Bahn und VBZ-Netz. Die Ursache dafür ist die Gebietsentwicklung in Zürich-West, wo laufend neue Arbeitsplätze und Wohnungen entstehen.

Im Dezember 2011 wird das Tram Zürich-West den Betrieb aufnehmen. Die Linie 4 verkehrt neu vom Tiefenbrunnen zum Bahnhof Altstetten und verknüpft so fünf innerstädtische S-Bahnhöfe (Tiefenbrunnen, Stadelhofen, Hauptbahnhof, Hardbrücke, Altstetten). Ab Ende 2016 soll eine Tramverbindung über die Hardbrücke folgen, womit der Bahnhof Hardbrücke mit noch kürzerem Fussweg ans Tramnetz angebunden wird (geplant ist eine Tramhaltestelle auf der Brücke direkt über der S-Bahn-Station) und eine neue Querverbindung von Zürich-West ohne Umweg über den Hauptbahnhof in Richtung Stauffacher geschaffen wird. Auf diesen Zeitpunkt hin werden derzeit mit einem begleiteten Studienauftrag auch Massnahmen zur Verbesserung der Umsteigesituation und ein Ausbau der Infrastruktur am Bahnhof Hardbrücke (u.a. Personenunterführung West) geprüft.

**Zu Frage 5:** Bei SimWalk handelt es sich um eine Spezialsoftware, mit welcher das Verhalten grösserer Fussgangermassen im Modell vorhergesagt werden soll. Die Ergebnisse können beispielsweise genutzt werden, um Fluchtwege richtig zu dimensionieren oder um die Erschliessung von Publikumsseinrichtungen oder Bahnhöfen zu optimieren. Da die Eingabe der Ausgangsdaten und Rahmenbedingungen sehr aufwändig ist bzw. dieses Datenmaterial im nötigen Detaillierungsgrad nicht immer vorhanden ist, werden Personenfluss-Simulationen

wie SimWalk oder vergleichbare Programme in der Stadtverwaltung heute nicht standardmässig eingesetzt, sondern nur vereinzelt zu ganz spezifischen Fragestellungen. So wurde beispielsweise von der Dienstabteilung Verkehr die Verlegung eines Fussgängerstreifens im Zusammenhang mit den Bauarbeiten am Hauptbahnhof simuliert. Das Tiefbauamt liess die Personenflüsse am Bahnhof Oerlikon für verschiedene Ausbauzustände des Bahnhofs modellieren. Diese Simulationen können auf Anfrage bei den Dienstabteilungen eingesehen werden. Für die Pendlerströme am Hauptbahnhof, am Bahnhof Hardbrücke und am Bahnhof Wipkingen nach Eröffnung der 4. Teilergänzung liegen jedoch keine SimWalk-Simulationen vor.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**