

A-Post
Quartierverein Wipkingen
Postfach
8037 Zürich

Zürich, 10. Dezember 2014

Petition für einen Viertelstundentakt ab Bahnhof Wipkingen

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben am 9. Juli 2014 Stadtrat Andres Türler zuhanden des Stadtrats die «Petition für einen Viertelstundentakt ab Bahnhof Wipkingen» übergeben. Mit der Petition wird verlangt, dass der Bahnhof Wipkingen ab Dezember 2015 von einer zusätzlichen S-Bahn-Linie bedient wird. Weiter fordern Sie als Übergangslösung eine Direktbuslinie von Wipkingen nach Oerlikon und eine Verlängerung der Trolleybuslinie 46 auf den Bahnhofplatz. Mit der vierten Forderung verlangen sie eine koordinierte Verkehrsplanung, welche nicht nur Tram und Bus, sondern auch die S-Bahn berücksichtigt.

Der Stadtrat anerkennt, dass das Anliegen einer besseren Erschliessung des Bahnhofs Wipkingen eine breite Unterstützung findet. Aus infrastrukturellen und betrieblichen Gründen ist nach Angaben der SBB ein Viertelstundentakt für den Bahnhof Wipkingen ab Dezember 2015 nicht möglich. Der Stadtrat erachtet es aber als sinnvoll, dass alle Stadtbahnhöfe mindestens viertelstündlich durch die S-Bahn bedient werden. Er setzt sich beim ZVV und den SBB dafür ein, dass ein viertelstündliches Angebot für die Bahnhöfe Wipkingen, Affoltern und Seebach baldmöglichst Realität wird.

Die Forderungen bezüglich Anpassungen des Busangebots für Wipkingen wurden von den Verkehrsbetrieben (VBZ) geprüft. Die Beurteilung sieht wie folgt aus:

- Für eine Buslinie zwischen Bahnhof Oerlikon und Bahnhof Wipkingen, die im Viertelstundentakt verkehrt, sind zwei zusätzliche Busse nötig. Die Fahrzeit Bahnhof Wipkingen – Bahnhof Oerlikon beträgt ohne Zwischenhalte 10 bis 12 Minuten. Die Buslinie würde jährliche Betriebskosten von etwa 2 Millionen Franken verursachen.

Durch die sehr kurze Fahrzeit von 2 bis 4 Minuten bleibt die S-Bahn, auch wenn sie nur halbstündlich verkehrt, die attraktivste Verbindung. Für benachbarte Haltestellen ist die Verbindung nach Oerlikon über das bestehende Tram- und Busnetz schneller als mit der vorgeschlagenen Buslinie. So beträgt die Reisezeit zum Bahnhof Oerlikon ab Rosengartenstrasse 12 Minuten, ab Nürenbergstrasse 13 Minuten. Auch aus Richtung Höngg ist die Verbindung über den Bucheggplatz schneller als über Wipkingen mit der vorgeschlagenen Buslinie. Aufgrund der Reisezeit ist die vorgeschlagene Buslinie nur

für Fahrgäste attraktiv, deren Ziel/Quelle sich in unmittelbarer Fussdistanz zum Bahnhof Wipkingen befindet. Und für diese Fahrgäste stellt die S-Bahn mit der sehr kurzen Reisezeit – auch bei einem Halbstundentakt – die bessere Verbindung dar.

- Die Haltestelle Bahnhofquai/HB der Linie 46 liegt etwa 300 Meter vom Hauptbahnhof entfernt. Die Petition verlangt eine Verlängerung zur Haltestelle Bahnhofplatz/HB (Haltestelle der Linie 31). Die Prüfung der Verkehrsbetriebe hat ergeben, dass verkehrstechnisch nur eine Linienführung Central – Bahnhofplatz – Postbrücke – Kasernenstrasse – Gessnerbrücke – Löwenstrasse – Bahnhofplatz – Bahnhofquai möglich ist.
- Für die Verlängerung müsste während der gesamten Betriebszeit ein zusätzlicher Gelenktrolleybus eingesetzt werden. Für die Verdichtungskurse HB – Lehenstrasse würde ein zusätzlicher Dieselbus benötigt. Die Verlängerung der Linie 46 zum Bahnhofplatz bedingt zudem teure Anpassungen an der Infrastruktur (Fahrleitung, Stellfläche für wartende Busse) und verursacht jährlich zusätzliche Betriebskosten von etwa 1,3 Millionen Franken. Die Prüfung der Reisezeiten für die Fahrgäste zum Bahnhof hat zudem ergeben, dass der mögliche Zeitgewinn sehr klein ist; zum Bahnhof Museumstrasse verschlechtern sich die Reisezeiten sogar.

Beide Forderungen verursachen demnach hohe jährlich wiederkehrende Betriebskosten, bringen aber sehr wenig Nutzen. Da überdies die durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zur Verfügung gestellten zusätzlichen finanziellen Mittel äusserst begrenzt sind, unterstützt der Stadtrat die Forderungen der Petition nach Ergänzungen beim Busnetz nicht.

Die Forderung nach einer koordinierten Verkehrsplanung, die Bus, Tram und S-Bahn berücksichtigt, ist nach Auffassung des Stadtrats bereits erfüllt. Der ZVV koordiniert den gesamten öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. In der Regionalen Verkehrskonferenz Zürich werden die Planungen aller in der Stadt Zürich tätigen Marktverantwortlichen Unternehmen (MVU) aufeinander abgestimmt. Die VBZ stehen laufend in engem Kontakt mit dem Tiefbauamt (TAZ), dem ZVV und den benachbarten MVU. So wurde auch die Netzentwicklungsstrategie 2030 der VBZ in enger Zusammenarbeit mit dem ZVV und dem TAZ erarbeitet.

In Erwagung aller Umstände wird sich der Stadtrat deshalb beim ZVV dafür einsetzen, dass die Bahnhöfe Affoltern, Seebach und Wipkingen baldmöglichst viertelstündlich durch die S-Bahn bedient werden. Der Stadtrat vertritt die Haltung, dass eine Verbesserung des Angebots an diesen Bahnhöfen nicht nur die Erschliessung der direkt betroffenen Quartiere verbessert, sondern das gesamte städtische Verkehrsnetz aufwertet und den Hauptbahnhof entlasten kann.

3 / 3

Die Petitionärinnen und Petitionäre sowie die übrigen Betroffenen werden Anfang 2015 von den VBZ an eine Veranstaltung im Quartier Wipkingen eingeladen, an der die Haltung des Stadtrats erläutert werden wird. Dabei werden neben Vertreterinnen und Vertretern der VBZ auch solche des ZVV und der SBB eingeladen werden, damit bestmöglich auf Fragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingegangen werden kann.

Freundliche Grüsse
im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin



Corine Mauch

Die Stadtschreiberin



Dr. Claudia Cuche-Curti