

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

22.08.2007

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 31. Januar 2007 reichten Gemeinderätin Katrin Schönenberger-Meier (EVP) und Gemeinderat Dr. Thomas Kappeler (CVP) folgende Motion GR Nr. 2007/53 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, um eine Buslinie zu realisieren, die Witikon direkt mit dem Stadtzentrum (Bsp. Bahnhof Stadelhofen oder Hauptbahnhof) verbindet.

Begründung

Der Grundsatz 2 in der Tramnetzstudie 2025 der VBZ (Juli 2006) lautet, dass jedes Quartier der Stadt Zürich direkt mit dem Zentrum verbunden sein soll. Witikon bleibt die Ausnahme. In dem am Stadtrand liegenden Quartier wohnen bereits heute 10'000 Personen. Die Bautätigkeit ist nach wie vor hoch. Eine attraktive Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist unverzichtbar. Aufgrund der steilen Zufahrtsstrasse steht eine Tramlösung, wie früher angestrebt, nicht mehr zur Diskussion. Eine direkte Buslinie ist aber sowohl machbar wie auch notwendig.

Von Seiten VBZ wird argumentiert, dass die Fahrgastfrequenz von Witikon in Richtung Stadt eine Verbesserung der Erschliessung nicht rechtfertigt. Im Interesse eines möglichst guten Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist jedoch eine Verbesserung der Qualität der Busverbindung zwingend notwendig. So kann das Potential von Witikon für den öffentlichen Verkehr voll ausgenutzt werden.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus den nachstehenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, den Vorstoss in der Form des Postulats entgegenzunehmen:

Ziele und Grundsätze der Studie zur Liniennetzentwicklung VBZ

Die Motion nimmt Bezug auf die im Jahr 2006 präsentierte Studie zur Liniennetzentwicklung VBZ im Zeithorizont 2025. Diese hatte zum Ziel, ein längerfristig ausgerichtetes, marktorientiertes Liniennetzentwicklungskonzept für die Stadt Zürich und die angrenzenden Agglomerationsgemeinden zu erstellen, welches klare Prioritäten für zukünftig nötige Anpassungen in transparenten Etappen aufzeigt.

Aufgrund der bekannten Prognosen für Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wurde ein Idealnetz entwickelt, welches die Transportbedürfnisse der Fahrgäste möglichst optimal und gleichzeitig wirtschaftlich erfüllt. Als Rahmenbedingungen für die Netzgestaltung wurden fünf Grundsätze formuliert.

Der Grundsatz 2, auf welchen in der Motion verwiesen wird, lautet wörtlich (Zitat aus dem Synthesebericht des beauftragten Ingenieurbüros, S. 8): „Ein leistungsfähiges Radialnetz Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof, das möglichst direkte Verkehrsbeziehungen für alle Stadtquartiere Richtung Innenstadt sicherstellt, ist auch künftig wichtig.“ Im Kapitel 3.2.2., Netzbildung, wird der Grundsatz wieder aufgegriffen und präzisiert: „Leistungsfähiges Radialliniennetz, das die Aussenquartiere mit dem Stadtzentrum verbindet. Als Ziel ist für alle Stadtquartiere eine hochwertige Verbindung zum HB/Stadtzentrum anzustreben.“

Ebenfalls relevant scheint im Rahmen dieser Motion der erste formulierte Grundsatz zur Netzentwicklung. Dieser lautet: „Möglichst viele Fahrgäste sollen ihr Ziel schnell und ohne Umsteigen erreichen.“

Erkenntnisse der Studie für das Teilgebiet Witikon/Forch

Das Teilgebiet Witikon/Forch wurde im Rahmen der Liniennetzstudie in einem eigenen Kapitel betrachtet. Bis 2025 wird mit keiner grossen Siedlungsentwicklung gerechnet. Entsprechend liegt die Nachfrageentwicklung mit unter 10 Prozent im gesamtstädtischen Vergleich sehr tief. Die Kapazitäten der heutigen Buslinien genügen auch längerfristig. Zudem hätte eine Tramverlängerung nach Witikon keinen grossen Netznutzen und würde dementsprechend wenig zusätzliche Passagiere zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bewegen.

Der Klusplatz ist kapazitätsmässig heute klar übererschlossen. Eigentlich würde eine Tramlinie statt der heutigen dreien genügen. Da sich die Fahrgastströme ab dem Klusplatz aber etwa hälftig auf die zwei Richtungen Hauptbahnhof und Stadelhofen aufteilen, ist eine Bedienung mit zwei Tramlinien aus netztechnischen Überlegungen sinnvoll. Die Liniennetzstudie schlägt deshalb vor, die Linie 3 beizubehalten und die Linie 8 künftig vom Klusplatz via Kreuzplatz zum Stadelhofen und von dort weiter Richtung Bellevue-Paradeplatz zu führen.

Mit der ebenfalls vorgeschlagenen Verlängerung der Forchbahn zum Hauptbahnhof könnten dann die Linie 15 zwischen Stadelhofen und Klusplatz sowie die Linie 31 zwischen Hegibachplatz und Hauptbahnhof aufgehoben werden, da auf diesen Strecken Überkapazitäten entstehen.

Sachargumente gegen eine direkte Busverbindung

Die Motion lässt die Art der direkten Busverbindung (Trolleybus oder Autobus) sowie das Ziel (Hauptbahnhof oder Bahnhof Stadelhofen) offen.

Der Verzicht auf die heutige Trolleybuslinie und der Ersatz durch eine ins Stadtzentrum führende Autobusverbindung ist für den Stadtrat keine Option:

Die bestehende Infrastruktur für den Trolleybus soll weiter genutzt werden, und auch die laufenden Rollmaterialbeschaffungen sind darauf ausgerichtet. Der Trolleybus bietet nicht nur Vorteile betreffend Emissionen an Luftschadstoffen und Lärm, sondern weist bei schwierigen Witterungsverhältnissen auf schneebedeckten Strassen auch die besseren Traktionseigenschaften auf als ein Autobus. Der steile Streckenabschnitt bei der Schlyfi kann deshalb im Winter besser gemeistert werden.

Für eine Direktverbindung ins Stadtzentrum böte sich also nur die Verbindung mit einer anderen bestehenden Trolleybuslinie an. Ein möglicher Kandidat wäre die Linie 31 ab dem Hegibachplatz in Richtung Hauptbahnhof mit einer Führung ab Klusplatz entweder durch die Hegibachstrasse oder durch die Hofackerstrasse, wo bereits Fahrleitungen bestehen. Zu erstellen wären voraussichtlich lediglich gewisse Weichen bzw. Verbindungsstücke – eine genaue technische Prüfung steht allerdings noch aus, auch verkehrstechnische Fragen sind noch nicht abschliessend geklärt.

Verschiedene Gründe sprechen aber gegen eine solche Verbindung:

- Die Liniennetzstudie empfiehlt die Aufhebung der Linie 31 zwischen Hegibachplatz und Hauptbahnhof ab dem Zeitpunkt der Forchbahn-Verlängerung zum Hauptbahnhof, da sie Überkapazitäten schaffen würde und damit nicht wirtschaftlich wäre (s. oben).
- Da sich die Fahrgäste ab Klusplatz, wie oben dargelegt, je hälftig auf die Fahrtrichtungen Hauptbahnhof und Bahnhof Stadelhofen aufteilen, wäre der Streckenast ab Klusplatz in Richtung Hauptbahnhof nur wenig ausgelastet. Die Wirtschaftlichkeit der verlängerten Linie 34, welche bereits heute den kleinsten Kostendeckungsgrad aller Trolleybuslinien aufweist, würde weiter sinken.
- Durch konsequente Ausrichtung der Anschlüsse der Linie 34 auf die Tramlinie 3 und die erweiterten Funktionen des neuen Leitsystems des Verkehrsverbundes im Bereich An-

schluss-Sicherung kann auch mit Umsteigen eine hochwertige Verbindung ohne Wartezeiten garantiert werden.

- Die Fahrzeit des direkten Trolleybusses zum Hauptbahnhof wäre in der Hauptverkehrszeit etwa zwei Minuten länger als die Umsteige Verbindung auf die Tramlinie 3 bei optimiertem Anschluss (Stauproblematik im Zeltweg).
- Während beim Umsteigen ins wartende Tram heute praktisch alle Fahrgäste der Linie 34 einen Sitzplatz finden, wäre die Weiterfahrt im bereits gut besetzten Bus weniger angenehm, so dass ein Teil der Fahrgäste wohl weiterhin auf das Tram umsteigen würde.

Kompetenzfrage

Mit der Entgegennahme der Motion würde der Stadtrat verpflichtet, einen Beschlussesentwurf vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt.

Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr legt der Verkehrsrat das Verbundangebot fest; der Entscheid über den Betrieb einer neuen Direktverbindung im Rahmen des Verbundangebots liegt somit grundsätzlich nicht beim Gemeinderat. Denkbar ist, dass der Gemeinderat gemäss städtischer Kompetenzordnung Mittel für Anpassungen im Strassenraum oder an der Infrastruktur bewilligen müsste. Da es sich aber um das Zusammenschliessen bestehender Trolleybusverbindungen handelt, ist anzunehmen, dass die Kosten für die wenigen nötigen Anpassungen in Kompetenz des Stadtrates bewilligt werden könnten.

Fazit

Gemäss Einschätzung der Studie zur Liniennetzentwicklung 2025 wird sich die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr im Korridor Witikon-Klusplatz-Hauptbahnhof nur gering entwickeln. Die Studie empfiehlt deshalb, für die Verbindung zum Hauptbahnhof das heutige Erschliessungskonzept (Trolleybuslinie 34 bis Klusplatz mit Anschluss ans Tram 3 bis Hauptbahnhof) beizubehalten.

Eine neue Direktverbindung mittels Durchbindung der Linien 34 und 31 böte für einen Teil der Fahrgäste der heutigen Linie 34 zwar den Vorteil, nicht mehr umsteigen zu müssen; diesem stünden aber eine längere Fahrzeit und ein geringerer Fahrkomfort gegenüber.

Angesichts des klar ausgewiesenen Nachholbedarfs in der Erschliessung von sich stark entwickelnden Stadtgebieten wie Zürich-West, Zürich Nord und Zürich Süd ist es nicht vertretbar, die knappen Mittel in ein Projekt mit fraglichem Nutzen und ungenügender Wirtschaftlichkeit zu investieren. Der Grundsatz, eine hochwertige Verbindung zum Stadtzentrum zu bieten, wird mit der Direktverbindung nicht zwingend besser erfüllt als mit der heutigen Lösung.

Die Verkehrsbetriebe planen, 2009 die Annahmen der Liniennetzstudie betreffend Nachfrageentwicklung im Korridor Witikon-Klusplatz-Hauptbahnhof nochmals zu überprüfen. Sollte die Nachfrage sich stärker entwickeln als angenommen, würde eine Verknüpfung der Linie 31 und 34 einer konkreten Machbarkeitsstudie unterzogen.

Aus den angeführten Gründen lehnt der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

**Im Namen des Stadtrates
der Stadtpräsident**

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy