

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 27. Februar 2019

112.

Schriftliche Anfrage von Pascal Lamprecht und Marcel Savarioud betreffend Verkehrssituation rund um den Zoo Zürich, aktuelle Verkehrserhebungen zum Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln und Beurteilung von Massnahmen im Bereich Fahr- und Parkverbote und Kombi-Tickets des ZVV sowie Hintergründe zum aktuellen Planungsstand der Zoo-Seilbahn

Am 5. Dezember 2018 reichten Gemeinderäte Pascal Lamprecht und Marcel Savarioud (beide SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/485, ein:

Die Verkehrssituation rund um den Zoo Zürich gibt verschiedentlich zu Diskussionen Anlass. Vor allem an stark frequentierten Tagen während den Schulferien und an Wochenenden mit schönem Wetter scheint die Situation teilweise kritisch. Um das Verkehrsaufkommen in den Griff zu bekommen wurden verschiedene Massnahmen ergriffen bzw. zumindest geprüft. Es gilt sicherzustellen, dass das umliegende Quartier nicht durch Mehrverkehr belastet, der Zoo-Betrieb nicht durch Verkehrsmassnahmen eingeschränkt, und das Verkehrsproblem nicht verlagert, sondern grundsätzlich gelöst wird.

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

1. Gibt es aktuelle Verkehrserhebungen, welche insbesondere das Verhältnis zwischen öffentliche und den privaten Verkehrsmitteln aufzeigen? Falls ja, bitten wir um diese Erhebungen, auch in einem Langzeit-Vergleich. Falls nein, weshalb werden die Verkehrsströme nicht erhoben?
2. Ist für den Stadtrat ein Fahr- und Parkverbot im Perimeter zwischen der Tram-Endhaltestelle Zoo und der Masoala-Halle denkbar und mit welchen Folgen müsste für den Zoo und das umliegende Quartier gerechnet werden? Erachtet der Stadtrat ein Park-and Ride-System als geeignetes Mittel um die Verkehrssituation beim Zoo zu beruhigen? Wo sieht der Stadtrat Potential für Umlagerungen von Parkplätzen und wo für allfällige neue Parkplätze? Kann sich der Stadtrat vorstellen, die Gebühren-Verordnung wiederum anzupassen und falls ja, in welche Höhe und zu welchen Bedingungen? Sieht der Stadtrat Möglichkeiten zur Einführung eines neuen Parkierungssystems? Falls ja, welche Varianten gibt es? Falls nein, weshalb nicht?
3. Bemüht sich der Stadtrat um Kombi-Tickets des ZVV bzw. der VBZ für die öffentlichen Verkehrsmittel und den Zoo-eintritt? Falls ja, woran scheiterten in der Vergangenheit diese Bemühungen? Falls nein, weshalb sieht der Stadtrat keinen Nutzen in den Kombi-Tickets? Wie stellt der Stadtrat sicher, dass der Anschluss vom Hauptbahnhof in den Zoo per öffentliche Verkehrsmittel übersichtlich gewährleistet ist und somit auch vermehrt genutzt wird? Besteht aus Sicht des Stadtrats ein Interesse an einer Taktverdichtung des Trams zu Stosszeiten? Falls nein, weshalb nicht? Welchen Nutzen sieht der Stadtrat in Shuttle-Bussen? Inwiefern unterstützt der Stadtrat Shuttle-Busse?
4. Welches ist der aktuelle Stand der Einführung der Seilbahn? Handelt es sich nur noch um ein Rechtsmittelverfahren oder gibt es noch einen politischen Prozess? Welche Möglichkeiten wird der Stadtrat ergreifen, um die negativen verkehrlichen Effekte in Stettbach zu verhindern oder zumindest einzudämmen?
5. Wie beurteilt der Stadtrat die heutige Verkehrssituation rund um den Bahnhof Stettbach insbesondere an Veranstaltungstagen der nahegelegenen Konzerthalle? Was für Massnahmen wurden bisher ergriffen um die Verkehrssituation um den Bahnhof Stettbach zu verbessern, insbesondere an Konzertdaten? Mit was für einer Verkehrszunahme rechnet der Stadtrat im Raum Stettbach bei Inbetriebnahme der Zoo-Seilbahn und wie stellt sich der Stadtrat dazu?
6. Wie beurteilt der Stadtrat die Möglichkeit einer Tramverlängerung bis zur Masoala-Halle mit einer Haltestelle beim Haupteingang bei Einführung der Seilbahn als Korridor für den öffentlichen Verkehr oder auch ohne Einführung der Seilbahn?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Zoo Zürich gehört zu den beliebtesten Freizeitanlagen der Schweiz. Die Zahl der Besucherinnen und Besucher betrug 2017 gemäss dem Geschäftsbericht des Zoos rund 1,2 Millionen. Dies entspricht einer Zunahme von 2,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Masterplan Zoo Zürich plant als nächsten Schritt den Ausbau der Lewa Savanne für Giraffen, Breit-

maulnashörner und andere Tiere. Längerfristig geplant sind das Menschenaffenhaus für Gorillas und Orang-Utans, die Küstenanlage für Robben, Fischotter und Vögel sowie die Asiatische Steppe für Huftiere.

Gegenwärtig zieht der Zoo an Spitzentagen bis über 8000 Besucherinnen und Besucher an. Die Besucheranzahl wird sich zukünftig aufgrund des kontinuierlichen Ausbaus des Angebots weiter erhöhen. Dies führt insbesondere an Sonn- und Feiertagen zu Verkehrsproblemen.

Bereits mit der Baubewilligung für die Masoala-Halle (1999) wurde der Zoo zur Minderung des MIV-Aufkommens zu einer regelmässigen Berichterstattung verpflichtet (Auflage II B 3 BE 866/99 «Marketingkonzept des Motorfahrzeugverkehrs»). Der Zoo entwickelte ein Verkehrskonzept mit verschiedenen Massnahmen und setzte dieses um.

Das Tiefbauamt führte 2007 zudem zusammen mit der Dienstabteilung Verkehr und den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) eine umfangreiche Verkehrserhebung durch und verfasste ein darauf basierendes Verkehrskonzept. Die mit dem Verkehrskonzept vorgesehenen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen wurden 2008 vom Stadtrat beschlossen und gemeinsam mit der Geschäftsleitung des Zoos umgesetzt. Ein Teil der geprüften und umgesetzten Massnahmen sind deckungsgleich mit jenen aus dem früheren Verkehrskonzept des Zoos.

Trotz der umgesetzten Massnahmen besteht nach wie vor eine Überlastung der Parkplätze an Spitzentagen. Mit dem Beschluss des Gemeinderats, auf der Fläche der Dolder-Kunsteisbahn im Sommer nicht mehr parkieren zu dürfen, wird sich die Situation zusätzlich verschärfen. Zudem wird sich der Suchverkehr im Quartier erhöhen.

Die Situation ist bereits heute unbefriedigend und die beim Zoo geplanten Entwicklungen werden zu einer Verschärfung der Verkehrsproblematik führen. Deshalb ist geplant, 2019 ein neues Verkehrskonzept für den Zoo auszuarbeiten mit dem Ziel, den öV-Anteil zu erhöhen und die Quartierbevölkerung in der Umgebung des Zoos vor übermässigem motorisiertem Individualverkehr zu schützen. Die Ausarbeitung des neuen Verkehrskonzepts wird auch mit dem Postulat GR Nr. 2018/205 gefordert.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Gibt es aktuelle Verkehrserhebungen, welche insbesondere das Verhältnis zwischen öffentlichen und den privaten Verkehrsmitteln aufzeigen? Falls ja, bitten wir um diese Erhebungen, auch in einem Langzeit-Vergleich. Falls nein, weshalb werden die Verkehrsströme nicht erhoben?»):

Im Rahmen des im Jahr 2007 erarbeiteten Verkehrskonzepts und den darauffolgenden Controlling-Berichten wurden an mehreren Sonntagen verschiedene Verkehrserhebungen und Befragungen durchgeführt. Der Anteil der Zoobesuchenden, der zwischen 2007 und 2010 am Sonntag mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zum Zoo fuhr, blieb konstant bei etwa 35 Prozent.

Der Zoo hat bei den Besucherinnen und Besuchern ebenfalls stichprobenartige Umfragen bezüglich Anreise durchgeführt. Im Jahr 2015 wurde an einzelnen Samstagen oder Sonntagen ein öV-Anteil von etwa 55 Prozent ermittelt. Ein Vergleich mit den Erhebungen aus dem Jahr 2010 ist jedoch aufgrund verschiedener Erhebungsmethoden nur beschränkt möglich. Die Ergebnisse dieser Stichproben sollen mit den umfassenden Verkehrserhebungen, die mit dem vorgesehenen neuen Verkehrskonzept geplant sind, überprüft werden.

Zu Frage 2 («Ist für den Stadtrat ein Fahr- und Parkverbot im Perimeter zwischen der Tram-Endhaltestelle Zoo und der Masoala-Halle denkbar und mit welchen Folgen müsste für den Zoo und das umliegende Quartier gerechnet werden? Erachtet der Stadtrat ein Park-and Ride-System als geeignetes Mittel um die Verkehrssituation beim Zoo zu beruhigen? Wo sieht der Stadtrat Potential für Umlagerungen von Parkplätzen und wo für allfällige neue Parkplätze? Kann sich der Stadtrat vorstellen, die Gebühren-Verordnung wiederum anzupassen und falls ja, in welche Höhe und zu welchen Bedingungen? Sieht der Stadtrat Möglichkeiten zur Einführung eines neuen Parkierungssystems? Falls ja, welche Varianten gibt es? Falls nein, weshalb nicht?»):

Ein Fahr- und Parkverbot im Perimeter zwischen der Tramendhaltestelle Zoo und der Masoala-Halle ist denkbar, zurzeit jedoch nicht geplant. Die Zweckmässigkeit dieser Massnahme und die zu erwartenden Folgen werden im Rahmen des anstehenden Verkehrskonzepts geprüft. Auch die Eignung eines Park-and-ride-Systems, das Potenzial für Umlagerung von Parkplätzen, die Möglichkeit einer Gebührenanpassung und eines neuen Parkierungssystems werden mit dem neuen Verkehrskonzept geprüft.

Zu Frage 3 («Bemüht sich der Stadtrat um Kombi-Tickets des ZVV bzw. der VBZ für die öffentlichen Verkehrsmittel und den Zoo-eintritt? Falls ja, woran scheiterten in der Vergangenheit diese Bemühungen? Falls nein, weshalb sieht der Stadtrat keinen Nutzen in den Kombi-Tickets? Wie stellt der Stadtrat sicher, dass der Anschluss vom Hauptbahnhof in den Zoo per öffentliche Verkehrsmittel übersichtlich gewährleistet ist und somit auch vermehrt genutzt wird? Besteht aus Sicht des Stadtrats ein Interesse an einer Taktverdichtung des Trams zu Stosszeiten? Falls nein, weshalb nicht? Welchen Nutzen sieht der Stadtrat in Shuttle-Bussen? Inwiefern unterstützt der Stadtrat Shuttle-Busse?»):

Die Kompetenz für die Festsetzung des Tarifs liegt beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). So auch die Kompetenz, Kooperationen mit anderen Leistungsträgern einzugehen. Der ZVV bietet in Zusammenarbeit mit RailAway (Tochtergesellschaft der SBB) seit 1999 Kombitickets für den öV und den Zoo an. Das Angebot beinhaltet 20 Prozent Ermässigung auf die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr nach Zürich und zurück sowie zehn Prozent Ermässigung auf den Eintritt. Diese Kombitickets können an den Ticketautomaten an den Bahnhöfen, im Online-Shop, an allen bedienten Verkaufsstellen und telefonisch bei ZVV-Contact erworben werden. Auf der Homepage des ZVV und der VBZ sowie in der Printwerbung wird auf dieses Angebot hingewiesen.

Von der Haltestelle Bahnhofstrasse/Hauptbahnhof ist der Zoo mit der Tramlinie 6 ohne umzusteigen erreichbar. Als Endhalt der Tramlinie 6 ist der Zoo auf den entsprechenden Schildern und Wegweisern aufgeführt, und die Haltestelle der Tramlinie 6 ist für die Fahrgäste einfach zu finden. Auf dem mit Endhaltestellen versehenen Wegweiser der SBB im Hauptbahnhof Zürich ist der Zoo ebenfalls namentlich aufgeführt. Auf der Webseite des Zoos wird empfohlen, den öV zur Anreise zu benutzen. Angaben über alle Anfahrtsmöglichkeiten mit Tram und Bus sowie der ZVV-Online-Fahrplan sind aufeinander abgestimmt.

Die Haltestelle Zoo wird heute mit einem attraktiven öV-Angebot erschlossen. Die Linie 6 fährt von Montag bis Samstag im 7,5-Minuten-Takt, am Sonntagnachmittag verkehren die Linien 5 und 6 zum Zoo überlagert im 5-Minuten-Takt, womit zu diesen Zeiten auch eine direkte Verbindung zum Bellevue und Bahnhof Enge besteht. Sollte sich aus Nachfragegründen zukünftig ein Bedürfnis nach Taktverdichtungen ergeben, würde dies durch die VBZ nach den üblichen Gesichtspunkten beurteilt und in die relevanten Fahrplanverfahren eingegeben. Ein Parallelangebot vom Hauptbahnhof zum Zoo mit Shuttle-Bussen beurteilen die VBZ jedoch aufgrund der Auffindbarkeit (die Haltekante des Shuttle-Busses wäre eine andere wie die des Trams), der hohen punktuellen Nachfrage, die ein direktes Angebot mit sich bringen und zu einer Überlastung des Shuttle-Busses führen würde und aus Kostengründen als nicht geeignet.

Zu Frage 4 («Welches ist der aktuelle Stand der Einführung der Seilbahn? Handelt es sich nur noch um ein Rechtsmittelverfahren oder gibt es noch einen politischen Prozess? Welche Möglichkeiten wird der Stadtrat ergreifen, um die negativen verkehrlichen Effekte in Stettbach zu verhindern oder zumindest einzudämmen?»):

Für den Bau und Betrieb der Seilbahn Stettbach–Zoo Zürich sind eine Konzession sowie eine Plangenehmigung durch das zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) erforderlich. Diese stehen noch aus. Im Rahmen des laufenden Plangenehmigungsverfahrens werden die hängigen Projekteinsprachen behandelt. Voraussetzung für die Erteilung der Plangenehmigung ist die rechtskräftige Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans durch die Baudirektion. Der Gestaltungsplan wurde gleichzeitig mit dem Plangenehmigungsgesuch öffentlich aufgelegt. Das Einwendungs- und Anhörungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Nach der Festsetzung kann der Gestaltungsplan im Rechtsmittelverfahren angefochten werden.

Ohne weitere Massnahmen kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Potenzial der Seilbahn (Modalsplitverlagerung) zu wenig ausgeschöpft wird und/oder, dass Personen mit dem eigenen Auto nach Stettbach anreisen, dort parkieren und mit der Seilbahn zum Zoo fahren. Dieser Effekt wird nicht angestrebt und soll mit geeigneten Massnahmen gemäss dem Verkehrs- und Erschliessungskonzept Stettbach verhindert werden.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Seilbahn und die konkreten Massnahmen zur Verhinderung von Parkplatzsuchverkehr im Raum Stettbach wurden vertieft untersucht. Das entsprechende Verkehrs- und Erschliessungskonzept Stettbach gehört als Beilage zum Umweltverträglichkeitsbericht und ist Bestandteil des kantonalen Gestaltungsplans. Je nach verkehrlicher Auswirkung enthält das Konzept abgestufte Massnahmen. Diese Massnahmen erachtet der Stadtrat als geeignet, um unerwünschte Effekte zu verhindern.

Zu Frage 5 («Wie beurteilt der Stadtrat die heutige Verkehrssituation rund um den Bahnhof Stettbach insbesondere an Veranstaltungstagen der nahegelegenen Konzerthalle? Was für Massnahmen wurden bisher ergriffen um die Verkehrssituation um den Bahnhof Stettbach zu verbessern, insbesondere an Konzertdaten? Mit was für einer Verkehrszunahme rechnet der Stadtrat im Raum Stettbach bei Inbetriebnahme der Zoo-Seilbahn und wie stellt sich der Stadtrat dazu?»):

Beobachtungen der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich vor Ort haben gezeigt, dass zahlreiche Fahrzeuglenkerinnen und -lenker bei grösseren Veranstaltungen in der Eventhalle Samsung Hall einen Parkplatz in der naheliegenden Quartierstrasse Hohmoos suchen.

Die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich hat im März 2018 bei zwei Anlässen in der Samsung Hall die Strasse Hohmoos versuchsweise gesperrt. Diese Massnahme hat laut Anwohnerinnen und Anwohnern eine gute Wirkung gezeigt. In Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei Dübendorf wird diese temporäre Sperre deshalb vorerst während der Dauer eines Jahres bei Veranstaltungen mit mehr als 3000 Besucherinnen und Besuchern eingerichtet. Somit kann das Verkehrsaufkommen weiter beobachtet und die Wirksamkeit der Massnahme evaluiert werden. Im Frühling 2019 erfolgt eine Standortbestimmung.

Im Verkehrsgutachten des kantonalen Gestaltungsplans Seilbahn Stettbach–Zoo wurden die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Seilbahn geprüft. Insbesondere an Sonn- und Feiertagen, an denen die Parkplätze beim Zoo voll besetzt sind, besteht die Wahrscheinlichkeit, dass diejenigen Zoo-Besucherinnen und -Besucher, die mit dem Auto via Gockhausen zum Zoo fahren, das Fahrzeug bereits im Raum Stettbach parkieren und mit der Seilbahn zum Zoo gelangen. Wie hoch das Risiko dieser Parkierungs-Umlagerung in den Raum Stettbach effektiv sein wird, hängt einerseits massgeblich davon ab, wie sich das Parkraumangebot (Anzahl Parkfelder, Bewirtschaftung und Tarifierung) sowohl beim Zoo als auch im Raum Dübendorf/Stettbach danzumal präsentieren wird. Andererseits ist die Tarifgestaltung der Seilbahn selbst mitentscheidend, wie die Parkplatznachfrage im Raum Stettbach sein wird.

Um das Verkehrsaufkommen im Raum Stettbach zu minimieren und den Parksuchverkehr zu verhindern, wurde im Rahmen des Gestaltungsplans ein Verkehrs- und Erschliessungskonzept Stettbach erarbeitet. Der Stadtrat ist der Meinung, dass mit den vorgesehenen Massnahmen die allfälligen negativen verkehrlichen Auswirkungen im Raum Stettbach weitgehend vermieden werden können.

Diese Massnahmen umfassen zum Beispiel die Integration der Seilbahn in das Tarifsysteem des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) sowie die Vermarktung der Seilbahn als Bestandteil der öV-Kette einschliesslich der Kommunikation, dass in Stettbach keine Parkplätze für die Nutzung der Seilbahn zur Verfügung stehen. Weitere Massnahmen umfassen eine Intensivierung der Durchsetzung bestehender Fahr- und Parkverbote, Parkzeitbeschränkungen, angepasste Parkierungsregimes sowie die Unterstützung von Eigentümerinnen und Eigentümern privater Parkierungsanlagen zur Verhinderung unerwünschter Parkierung durch Zoo-Besucherinnen und -Besucher.

Zu Frage 6 («Wie beurteilt der Stadtrat die Möglichkeit einer Tramverlängerung bis zur Masoala-Halle mit einer Haltestelle beim Haupteingang bei Einführung der Seilbahn als Korridor für den öffentlichen Verkehr oder auch ohne Einführung der Seilbahn?»):

Über eine Tramverlängerung bis zur Masoala-Halle hat das Stimmvolk bereits am 30. November 2008 entschieden. Die Volksinitiative «Mit dem Tram direkt zum Zoo» wurde deutlich verworfen und erreichte in der kantonalen Abstimmung lediglich einen Anteil von 27 Prozent Ja-Stimmen. Der Stadtrat beurteilt eine Neuauflage dieser Idee deshalb als wenig realistisch. Ausserdem wäre die durchschnittliche Auslastung einer solchen Tramverbindung sehr gering, da ausserhalb der Nachfragespitzen des Zoos keine nennenswerte lokale Nachfrage dafür bestünde. Auch die Netzwirkung in der Verbindung mit einer Seilbahn zum Bahnhof Stettbach wäre praktisch vernachlässigbar, da zwischen Bahnhof Stettbach und der Innenstadt (zum Stadelhofen und Hauptbahnhof) schnelle und häufige S-Bahn-Verbindungen bestehen. Der Korridor vom Bahnhof Stettbach ins Quartier Fluntern wird heute ausserdem bereits mit der Linie 751 abgedeckt, die den Zoo zusätzlich über die Haltestelle Zoo/Forrenweid erschliesst.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti