

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 19. Juni 2013

548.

Schriftliche Anfrage von Dr. Ann-Catherine Nabholz, Karin Weyermann und acht Mitunterzeichnenden betreffend öV-Erschliessung von Witikon und Zürich-Nord, Prüfung zusätzlicher Tangentialverbindungen

Am 20. März 2013 reichten die Gemeinderätinnen Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Karin Weyermann (CVP) und acht Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/102, ein:

Eine hochwertige ÖV-Verbindung erfordert eine geringe Notwendigkeit zum Umsteigen und eine möglichst kurze Reisezeit. Beide Faktoren beeinflussen die Attraktivität des ÖV-Angebots und insbesondere auch dessen Nachfrage massgeblich.

Untersuchungen haben gezeigt, dass Witikon den niedrigsten Anteil des öffentlichen Verkehrs gemessen am Total der mit MIV und ÖV zurückgelegten Fahrten aller Zürcher Quartiere aufweist (vgl. das vom Quartierverein Witikon in Auftrag gegebene Gutachten des Planungsbüros Jud vom 19.09.2011). Das alles legt die Vermutung nahe, dass die schlechten Werte im Modal Split auf das ÖV-Angebot zurückzuführen sind.

Nebst der fehlenden Direktverbindung von Witikon ins Stadtzentrum, zeigt sich diese Angebotslücke auch im zunehmenden Verkehrsaufkommen auf der Katzenschwanzstrasse, welche das Quartier Witikon – via Dübendorf – mit dem Zentrum Zürich-Nord und dem wirtschaftlich aufstrebenden Glattal verbindet. Um vor diesem Hintergrund das Umlagerungspotential vom MIV zum ÖV abschätzen zu können, bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wäre eine tangential verkehrende Busverbindung zwischen Witikon und Zürich-Nord oder Bahnhof Stettbach betrieblich machbar?
2. Haben die städtischen Verkehrsbetriebe im Rahmen der Erstellung ihres Linienskonzepts zusammen mit dem ZVV Tangentialverbindungen generell, aber insbesondere auch eine Tangentialverbindung von Witikon zu Zürich-Nord oder zum Bahnhof Stettbach bereits geprüft? Wenn nein, aus welchen Gründen wurde die Erschliessung dieser Quartiere durch eine tangential Verbindung nicht in Erwägung gezogen?
3. Bestehen Auswertungen der derzeitigen und künftig geschätzten MIV-Pendler-Fahrten zwischen Witikon und Zürich-Nord bzw. Glattal? Im Falle einer bejahenden Antwort: Geben die Zahlen Aufschluss über die derzeitige und allenfalls zukünftige Nachfrageökonomie einer solchen Tangentialverbindung?
4. Wie beurteilt der Stadtrat das Umlagerungspotential von MIV zu ÖV in Aussenquartieren wie Witikon?
5. Welche Massnahmen sind geplant, um die Werte des Modal Split in den auf MIV ausgerichteten Aussenquartieren, wie Witikon, zu verbessern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Witikon verfügt mit der Trolleybuslinie 34, den drei regionalen Buslinien sowie der Tangentialverbindung nach Zollikerberg bereits heute über eine hohe Erschliessungsqualität. Das gegenwärtige Angebot des öffentlichen Verkehrs umfasst keine Direktverbindung zwischen Witikon und Bahnhof Stettbach oder Zürich-Nord. Dennoch stehen den Fahrgästen aus Witikon zwei Routen zum Bahnhof Stettbach mit kurzen Reisezeiten zur Verfügung: Via Klusplatz und anschliessendem Umstieg in die S-Bahn am Bahnhof Stadelhofen wird der Bahnhof Stettbach innert 22–29 Minuten erreicht. Wird die regionale Busverbindung ab Klusplatz via Fällanden benutzt, so kann der Bahnhof Stettbach in der Hauptverkehrszeit in rund 23–35 Minuten, in der übrigen Zeit in rund 45 Minuten erreicht werden. In Richtung Zürich-Nord steht neben der Verbindung via Bahnhof Stadelhofen und Benutzung der S-Bahn auch eine Busverbindung ab Klusplatz nach Schwerzenbach, mit Umstieg auf die via Dübendorf und Wallisellen nach Oerlikon verkehrende S14, zur Verfügung. Durch diese beiden Verbindungen ist Zürich-Nord in rund 30 Minuten erreichbar.

Direktverbindungen und kurze Reisezeiten sind sicherlich entscheidende Faktoren für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Sie garantieren alleine noch keinen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen. Umliegende Gebiete mit ähnlicher Sozialstruktur und vergleichbarer topografischer Lage besitzen tiefere Modal-Split-Werte als Witikon, obwohl Direktverbindungen ins Stadtzentrum mit Bussen oder der Forchbahn bestehen: Der Wert von Itschnach (Küsnacht) beträgt 35 Prozent, jener von Zollikon Dorf 42 Prozent und Zollikerberg erreicht 48 Prozent. Diese relativ tiefen Werte lassen erkennen, dass der Modal-Split eines Gebiets nicht ausschliesslich von der Verfügbarkeit einer schnellen Direktverbindung abhängig ist.

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

Zu den Fragen 1 und 2: Tangentialverbindungen bilden längst einen unverzichtbaren Teil des Liniennetzes der VBZ. Sie verbinden Quartierzentren untereinander und bedienen S-Bahnhöfe, ohne das Stadtzentrum zusätzlich zu belasten. Im Rahmen der periodischen Überarbeitung der Liniennetzentwicklung der VBZ sind solche Angebote immer Teil der zu prüfenden Optionen.

Eine direkte Busverbindung zwischen Witikon und Bahnhof Stettbach müsste bezüglich Reisezeit kürzer oder maximal gleich lang sein wie die heutige Verbindung mit Umsteigen am Bahnhof Stadelhofen. Dies könnte allenfalls mit einer direkten Verbindung zum Bahnhof Stettbach erreicht werden. Für weiter entfernte Ziele im Glattal oder in Zürich-Nord bleibt die Verbindung via Bahnhof Stadelhofen trotz Umsteigen aufgrund der kürzeren Reisezeit attraktiver.

Die Linienführung einer tangentialen Busverbindung zwischen Witikon und Zürich-Nord oder dem Bahnhof Stettbach führt zwangsläufig über Strassen, die aufgrund von Breiten zwischen 5 und 6 m oder Verkehrsberuhigungen im Linienbetrieb nicht mit Standardbussen befahrbar sind. Der Betrieb müsste mit Kleinbussen erfolgen, was erfahrungsgemäss eine unzureichende Wirtschaftlichkeit ergibt. Mit einem für die Fahrgäste noch ausreichend attraktiven 15-Minuten-Takt ergibt sich erfahrungsgemäss ein Kostendeckungsgrad in der Grössenordnung zwischen 10 und 20 Prozent. Die Einführung solcher Linien wird vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) nicht mehr unterstützt, sondern müsste durch Dritte finanziert werden.

Zu den Fragen 3 bis 5: Die detaillierte Beantwortung dieser Fragen ist im Rahmen der Frist, die zur Beantwortung der Schriftlichen Anfrage gesetzt ist, nicht möglich.

Die VBZ haben im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» auch das Quartier Witikon mit seinen heutigen und den prognostizierten Verkehrsströmen betrachtet. Diese Strategie ist abgeschlossen und wird der Öffentlichkeit am 19. Juni 2013 vorgestellt.

Auch im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» wird auf die Frage eingegangen, mit welchen Massnahmen der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs auch in den Aussenquartieren markant gesteigert werden kann. Das Programm setzt unter anderem auf Dialog und Kommunikation sowie auf eine Fokussierung der Mobilitätsstrategie. Bezüglich konkreter Aussagen wird auf die jährliche Berichterstattung verwiesen, deren nächste noch vor den Sommerferien 2013 vorgesehen ist.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti