

Protokolleintrag vom 20.03.2013

2013/102

Schriftliche Anfrage von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Karin Weyermann (CVP) und 8 Mitunterzeichnenden vom 20.03.2013:

ÖV-Erschliessung von Witikon und Zürich Nord, Prüfung zusätzlicher Tangentialverbindungen

Von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Karin Weyermann (CVP) und 8 Mitunterzeichnenden ist am 20. März 2013 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

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 Linienkonzepts 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 tangentiale 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?

Mitteilung an den Stadtrat