

**Weisung
des Stadtrates an den Gemeinderat**

**Motion von Katrin Schönenberger-Meier
und Dr. Thomas Kappeler betreffend VBZ-Buslinie
Witikon–Stadtzentrum, Weisung für eine direkte
Verbindung, Verzicht auf Erfüllung, Abschreibung**

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.

Der Stadtrat lehnte die Entgegennahme der Motion am 22. August 2007 ab, erklärte sich aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Der Gemeinderat überwies am 18. Juni 2008 die dringlich erklärte Motion (vergleiche Protokoll-Nrn. 2993, 3062 und 3223/2008) mit 64 gegen 51 Stimmen dem Stadtrat.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt (Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates). Der Stadtrat erstattet, gestützt auf Art. 92 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Gemeinderates, folgenden Bericht:

Die Verkehrsbetriebe hatten in der Vergangenheit bereits mehrfach zu einer Verknüpfung der Trolleybuslinien 34 und 31 Stellung genommen. Aufgrund der vorliegenden Motion wollte der Stadtrat den Variantenfächer für eine Direktverbindung von Witikon ins Stadtzentrum nochmals breiter öffnen. Basierend auf Zielvorgaben, die mit dem Quartierverein Witikon abgestimmt sind, hat ein Ingenieurbüro mögliche Wunschzielorte im Stadtzentrum definiert und mögliche Linienführungen erarbeitet. Im Folgenden werden die drei Varianten beschrieben, die in den Schlussvergleich gelangten.

Als Fazit lässt sich vorwegnehmen, dass keine Variante in allen wesentlichen Punkten zu überzeugen vermag. Die Expertenempfehlung lautet deshalb auch, die Linie 34 nicht über den Klusplatz hinaus in die Stadt zu verlängern. Für den Fall, dass dies trotzdem politisch gewünscht ist, wird die Variante der Verlängerung der Linie 34 via Hegibachplatz und entlang der Linie 31 zum Hauptbahnhof empfohlen. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) würde aber weder die Investitionskosten dieser Variante von 3 bis 4 Mio. Franken (± 30 Prozent) noch die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten von rund Fr. 200 000.- übernehmen. Die Stadt müsste diese aus der Steuerkasse aufbringen, genauso wie bei den anderen Varianten.

Studienauftrag an Infrac zur Variantenentwicklung

Die Verkehrsbetriebe erteilten dem Ingenieurbüro Infrac den Auftrag, mögliche Varianten für die Verbesserung der öV-Verbindungen von Witikon ins Stadtzentrum zu erarbeiten und zu beurteilen. Als Grundlage sollte die Studie VBZ-Liniennetzentwicklung dienen. Nicht Bestandteil der Untersuchung waren Lösungen mit einer Tramverlängerung bis Witikon. Die Arbeiten wurden von einer Gruppe mit Vertretern von VBZ und Tiefbauamt begleitet, wo nötig wurden Fachleute der Dienstabteilung Verkehr (DAV) beigezogen.

Die Motion fordert eine Buslinie, die Witikon direkt mit dem Stadtzentrum (z. B. Bahnhof Stadelhofen oder Hauptbahnhof) verbindet. Zur Ausgestaltung der Buslinie wird nichts gesagt. Aus der Nachfrageanalyse und mit Rücksicht auf die Siedlungsstruktur ergeben sich für den öffentlichen Verkehr in Witikon folgende Funktionen und Ziele:

- Direktverbindung ins Stadtzentrum (Raum Central/HB oder Bellevue) auf einer Linie mit grosser Nachfrage.
- Weitere schnelle Umsteigeverbindung vom Bus aufs Tram am Klusplatz ins Stadtzentrum für die Achse ohne Direktverbindung.
- S-Bahn-Anschluss beim Hauptbahnhof oder am Stadelhofen.
- Keine Kapazitätsengpässe beim prognostizierten Siedlungswachstum im Korridor Witikon (Prognosewert aufgrund der langjährigen Bevölkerungsentwicklung und bekannten Wohnbauprojekten: Wachstum von unter 10 Prozent bis 2025).

Diese Ziele wurden Vertretern des Quartiervereins und einem Vertreter der ursprünglichen Motionäre präsentiert und von diesen als richtig beurteilt.

Für eine direkte Busverbindung ins Stadtzentrum können ab Witikon grundsätzlich die Trolleybuslinie 34 oder die mit Diesel betriebenen Regionalbuslinien über den Klusplatz hinaus verlängert werden. Bei der Variantenentwicklung wurde lediglich der Ansatz der Trolleybusverlängerung verfolgt. Eine Verlängerung der Regionalbuslinien ist aus verschiedenen Gründen nicht wünschbar: Sie widerspricht den Grundsätzen zur Netzhierarchie, gemäss welchen die Stadtgrenzen überschreitenden VBZ-Regionalbuslinien an den ersten attraktiven S-Bahn- oder Tramknoten geführt werden. Im Interesse der Umwelt ist es nicht wünschbar, die Quartiere zusätzlich mit Lärm und Abgasen zu belasten. Eine Verknüpfung mit dem städtischen Netz würde zudem eine Verdichtung auf den 7,5-Minuten-Takt bedingen, was zu einem deutlichen, nicht wirtschaftlichen Überangebot auf dem regionalen Streckenast führen würde.

Beurteilung von drei Varianten im Schlussvergleich

Nach einer systematischen Prüfung möglicher Linienführungen gelangten drei Varianten für eine Linienverlängerung in den Schlussvergleich. Als Referenz gilt der Zustand, wie er in der Liniennetzstudie für das Jahr 2015 vorgesehen ist.

- Variante A mit Untervariante: Verlängerung der Linie 34 via Hegibachstrasse zum Hegibachplatz und danach entlang der Buslinie 31 bis zum Hauptbahnhof.
- Variante B: Verlängerung der Linie 34 via Römerhof-Klosbachstrasse-Kreuzplatz-Stadelhoferplatz-Bellevue-Limmatquai-Central zum Hauptbahnhof.
- Variante C: Verlängerung der Linie 34 zum Hauptbahnhof entlang der Tramlinie 3.

Laut Liniennetzstudie verkehrt im Jahr 2015 das Tram 3 auf derselben Strecke wie heute. Die Linie 8 verkehrt via Kreuzplatz statt Kunsthaus. Die Tramlinie 15 wird zwischen Stadelhofen und Klusplatz aufgehoben, da diese Strecke neu von der Linie 8 abgedeckt wird.

Bei der Berechnung der Betriebskosten der Varianten wurden jeweils die effektiven Mehrkosten durch die Verlängerung der Linie 34 sowie der Netto-Effekt auf die Betriebskosten der VBZ im Referenzjahr 2015 betrachtet. Durch das neue Angebot auf der Linie 34 können je nach Variante andere Linien früher als geplant aufgehoben werden. Die entstehenden Einsparungen ergeben sich aber nur bis zum Zeitpunkt der ordentlich geplanten Einstellung gemäss VBZ-Liniennetzstudie. Ab dann sind die frei werdenden Mittel bereits wieder für andere Angebotsausbauten verplant, und die Mehrkosten der Verlängerung der Linie 34 schlagen voll zu Buche.

Im Folgenden werden die drei Varianten im Detail beschrieben und danach in einer Tabelle einander gegenübergestellt.

Variante A (via Hegibachplatz und entlang Linie 31)

Angebotsniveau: Die verlängerte Linie 34 verkehrt im gleichen Takt wie bisher. Einzig der Anschluss der Linie 34 am Klusplatz wird neu auf die Tramlinie 8 statt wie bisher auf die Tramlinie 3 ausgerichtet, damit – mit Umsteigen – der Raum Bellevue rasch erreicht werden kann. Die Tramlinie 15 verkehrt entsprechend dem Referenzzustand 2015 nur noch zwischen Bucheggplatz und Stadelhofen, die Tramlinie 8 verkehrt ab Bellevue via Kreuzplatz und Römerhof zum Klusplatz.

Angebotsqualität: Die Variante A bringt für Witikon eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof. Weil der Anschluss zur Linie 8 optimiert wird, verkürzen sich die Reisezeiten zum Bellevue, zum Stadelhofen und zum Paradeplatz. Die Reisezeit zum Hauptbahnhof bleibt hingegen trotz Direktverbindung gleich. Die Verfügbarkeit von Sitzplätzen für die Fahrgäste aus Witikon wird in dieser Variante gegenüber dem Referenzzustand schlechter. Für die umliegenden Quartiere weist die Variante A gegenüber dem Referenzzustand 2015 keine massgeblichen Vor- oder Nachteile aus.

Betriebliche Aspekte: In der Variante A ist der Bus in der Hegibachstrasse in Richtung Witikon vor dem Klusplatz staugefährdet. Verspätungen in diesem Bereich oder im Stadtzentrum können sich bis Witikon auswirken und die Fahrplanstabilität und die Anschlusssituation am Klusplatz beeinträchtigen.

Die Betriebskosten dieser Variante steigen wegen der zusätzlich gefahrenen Betriebskilometer zwischen Klusplatz und Hegibachplatz gegenüber dem Referenzzustand 2015 um rund Fr. 200 000.– pro Jahr. Den Mehrkosten für die verlängerte Linie 34 von rund 2,97 Mio. Franken stehen dabei Minderkosten durch die Einstellung der Linie 31 auf dem Streckenabschnitt Hauptbahnhof–Hegibachplatz von rund 2,76 Mio. Franken gegenüber.

Infrastruktur: Die Variante A hat gegenüber den beiden anderen Varianten den Vorteil, dass die Verlängerung auf der ganzen Linie auf bestehenden Trolleybustrassees verläuft und nur wenige Anpassungen an einzelnen Knotenpunkten (Klusplatz, Hegibachplatz, Hauptbahnhof) erfordert. Mit rund 3,5 Mio. Franken sind die Investitionen deutlich geringer als bei den anderen Varianten.

Als kritisch beurteilt wurde auch die Linksabbiegeverbindung am Klusplatz von der Witikon- in die Hegibachstrasse. Gemäss Abklärungen der DAV wird hier eine Lösung möglich sein, sofern die Verkehrsflüsse in einem grösseren Gebiet um den Klusplatz in die Überlegungen mit einbezogen werden.

Die Alternative wäre, die Linie stadteinwärts durch die Hofackerstrasse zum Hegibachplatz zu führen. Damit würden allerdings der Halt und die Umsteigeverbindung am Klusplatz stadteinwärts verloren gehen. Reisende in Richtung Bellevue könnten dann anstatt am Klusplatz ins nach dem Endaufenthalt leere Tram 8 erst am Hegibachplatz ins teilweise belegte Tram der Linie 11 umsteigen. Ohne Halt am Klusplatz ergäben sich ausserdem für die Fahrgäste aus Witikon mit Ziel im Raum Klusplatz/Hölderlinstrasse wesentlich längere Reisezeiten mit einem zusätzlichen Umsteigen.

Nachfrage: Für die verlängerte Buslinie wurden mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells die Nachfrageverlagerungen abgeschätzt. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Direktverbindung ins Stadtzentrum gegenüber dem Referenzzustand kaum attraktiver ist und die Nachfrage bei keiner Variante signifikant steigen würde.

VBZ-Liniennetzentwicklung: Bei einer Forchbahnverlängerung zum Hauptbahnhof soll gemäss Liniennetzentwicklung die Linie 31 zwischen Hauptbahnhof und Hegibachplatz als Parallelangebot aufgehoben werden. Bei der Variante A wird jedoch dieser Streckenabschnitt längerfristig gefestigt. Auch der vorgesehene Abbau des Überangebotes am Klusplatz findet nicht statt, da die Tramlinie 15, die gemäss Liniennetzentwicklung zu diesem Zeitpunkt nicht mehr bis zum Klusplatz geführt werden soll, durch eine Buslinie ersetzt wird.

Zusammenfassende Beurteilung: Die Stärke dieser Variante liegt bei der einfachen Realisierbarkeit sowie den vergleichsweise geringen Investitionskosten von 3 bis 4 Mio. Franken. Witikon erhält die gewünschte Direktverbindung zum Hauptbahnhof, allerdings ohne Gewinn bei der Reisezeit. Zwar fällt das Umsteigen weg, aber gleichzeitig auch die gute Verfügbarkeit von Sitzplätzen ab Klusplatz in Richtung Stadt. Nachteilig wirkt sich zudem die schlechtere Fahrplanstabilität für die Linie 34 aus. Die zusätzlichen Netto-Betriebskosten sind mit rund Fr. 200 000.– pro Jahr moderat.

Variante B (via Limmatquai)

Angebotsniveau: Die verlängerte Linie 34 verkehrt im gleichen Takt wie bisher, der Anschluss am Klusplatz bleibt auf die Tramlinie 3 ausgerichtet. Die Tramlinie 15 verkehrt nur noch zwischen Bucheggplatz

und Hauptbahnhof, der Streckenteil zwischen Central und Klusplatz wird aufgehoben. Die Tramlinie 8 verkehrt ab Bellevue via Kreuzplatz und Römerhof zum Klusplatz.

Angebotsqualität: Die Variante B bringt für Witikon eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof. Weil das Umsteigen wegfällt bzw. optimiert wird, verkürzen sich die Reisezeiten zum Bellevue, zum Stadelhofen und zum Paradeplatz. Die Reisezeit zum Hauptbahnhof bleibt hingegen gleich. Die Verfügbarkeit von Sitzplätzen für die Fahrgäste aus Witikon wird in dieser Variante gegenüber dem Referenzzustand schlechter. Während heute die Fahrgäste am Klusplatz aus dem stark ausgelasteten Bus in das nach dem Endaufenthalt leere Tram umsteigen und dort einen Sitzplatz finden, dürfte in dieser Variante ein Grossteil der Passagiere im Bus weiterfahren, da die Linie mit Bellevue und Hauptbahnhof die beiden wichtigsten Zielorte bedient.

Für die Quartiere Hirslanden und Hottingen bringt die Variante B eine Verbesserung gegenüber dem Referenzzustand 2015, da mit der Verlängerung der Linie 34 (nach der geplanten Aufhebung der Tramlinie 15 zwischen Bellevue und Klusplatz) neben der Tramlinie 8 wieder eine zweite Linie in Richtung Bellevue verkehrt.

Das Quartier Zeltweg/Kunsthhaus/Hegibachplatz verliert mit der Aufhebung des Abschnittes Hegibachplatz–Hauptbahnhof der Linie 31 die Direktverbindung zwischen Kunsthhaus und Kreuzplatz.

Betriebliche Aspekte: Die Strecke der Variante B durchquert mit Stadelhoferplatz, Bellevue, Central und Hauptbahnhof mehrere in der Hauptverkehrszeit kritische Knoten im öV-Netz. Verspätungen in diesem Bereichen können sich bis Witikon auswirken und die Fahrplanstabilität und die Anschlusssituation am Klusplatz beeinträchtigen.

Die betrieblichen Mehrkosten für die Verlängerung der Linie 34 liegen bei jährlich 3,47 Mio. Franken. Zum Referenzzeitpunkt 2015 ergeben sich für das gesamte VBZ-Netz netto Minderkosten von Fr. 300 000.-, da die Linie 15 auf dem Streckenabschnitt zwischen Central und Stadelhofen sowie die Linie 31 zwischen Hauptbahnhof und Hegibachplatz früher aufgehoben werden als geplant. Diese Einsparung ist aber nur vorübergehend. Ab dem Planungszustand 2025 schlagen die Mehrkosten der Linie 34 voll zu Buche.

Infrastruktur: Die Investitionskosten für die Variante B werden auf rund 30 Mio. Franken geschätzt (Genauigkeit \pm 30 Prozent). Im städtebaulich sensiblen Bereich Limmatquai braucht es grössere Eingriffe bei der Fahrleitungsinfrastruktur. Beim Bellevue ist die Haltestellensituation zu klären. Für die Busausfahrt aus dem Stadelhoferplatz muss im Rahmen einer vertieften Bearbeitung ein betrieblich machbares Konzept entwickelt werden, da ein Konflikt zwischen Bus und Forchbahn besteht. Die Realisierung der Variante B dürfte das komplexeste Vorhaben sein.

Nachfrage: siehe Variante A.

VBZ-Liniennetzentwicklung: Die Variante B ersetzt zwischen Stadelhofen und Central die Linie 15, welche nur noch auf der Strecke Bucheggplatz–Hauptbahnhof verkehrt. Mit der Forchbahnverlängerung würden bei Umsetzung der Variante B im Limmatquai die Tramlinie 4, die Forchbahn und die Buslinie 34 verkehren, was ein Überangebot darstellt. Konsequenterweise müsste dann die Linie 34 wieder teilweise zurückgezogen werden.

Der vorgesehene Abbau des Überangebotes am Klusplatz findet auch in dieser Variante nicht statt, es wird lediglich die Tramlinie 15 durch eine Buslinie ersetzt.

Zusammenfassende Beurteilung: Die Variante B löst mit rund 30 Mio. Franken sehr hohe Investitionskosten aus, erschliesst dafür aber mit Stadelhofen, Bellevue, Limmatquai und Hauptbahnhof mehrere attraktive Zielorte im Stadtzentrum. Dafür wird die Linie 31 zwischen Hauptbahnhof und Hegibachplatz aufgehoben und die tangentielle Verbindung Hegibachplatz-Kunsthhaus geht verloren. Die Linienführung tangiert mehrere kritische Verkehrsknotenpunkte (Römerhof, Stadelhofen, Bellevue und Limmatquai). Daher ist die Realisierbarkeit im Rahmen einer vertieften Planungsstudie noch zu belegen. Gegenüber dem Referenzzustand 2015 lassen sich im gesamten VBZ-Netz vorübergehend jährlich rund Fr. 300 000.- an Betriebskosten einsparen. Ab dem Planungszustand 2025 fallen aber die vollen zusätzlichen Betriebskosten für die Verlängerung der Linie 34 von 3,74 Mio. Franken pro Jahr an.

Variante C (entlang Tramlinie 3)

Angebotsniveau: Das Angebotsniveau entspricht abgesehen von der anderen Linienführung der Buslinie 34 der Variante A.

Angebotsqualität: Die Variante C bringt für Witikon eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof. Weil das Umsteigen auf die Linie 8 optimiert wird, verkürzen sich die Reisezeiten zum Bellevue, zum Stadelhofen und zum Paradeplatz. Als einzige der drei Varianten bringt sie auch eine Reisezeitverkürzung zum Hauptbahnhof. Es sind ähnlich viele Sitzplätze verfügbar wie im Referenzzustand, denn rund die Hälfte der Fahrgäste am Klusplatz wird auf ein nach dem Endhalt leeres Tram Richtung Bellevue umsteigen.

Für Hottingen bringt die Variante C eine Verbesserung gegenüber dem Referenzzustand 2015, da durch die Parallelführung von Tram und Bus doppelt so häufig Direktverbindungen zum Hauptbahnhof entstehen. Das Quartier Zeltweg/Kunsthhaus/Hegibachplatz verliert wie in Variante B mit der Aufhebung des Abschnittes Hegibachplatz-Hauptbahnhof der Linie 31 die Direktverbindung zwischen Kunsthhaus und Kreuzplatz.

Betriebliche Aspekte: Bei der Variante C dürfte die Fahrplanstabilität erhalten bleiben, da der Bus in den Knotenbereichen das Tramtrasse benützen kann.

Die betrieblichen Mehrkosten für die Verlängerung der Linie 34 liegen in Variante C bei jährlich 2,68 Mio. Franken. Zum Referenzzeitpunkt 2015 ergeben sich für das gesamte VBZ-Netz netto Minderkosten von Fr. 100 000.-, da die Linie 31 zwischen Hauptbahnhof und Hegibachplatz früher aufgehoben wird als geplant. Diese Einsparung ist aber nur vorübergehend. Ab dem Planungszustand 2025 schlagen die Mehrkosten der Linie 34 voll zu Buche.

Infrastruktur: Bei der Variante C sind die grössten Eingriffe im Bereich der Asyl- und Hottingerstrasse zu erwarten. Falls aufgrund des Strassenquerschnittes eine separate Busführung nicht möglich wäre, hätte dies negative Auswirkungen auf die Reisezeit und die Fahrplanstabilität. Die Investitionskosten liegen bei geschätzt 20 Mio. Franken (\pm 30 Prozent).

Nachfrageentwicklung: siehe Variante A.

VBZ-Liniennetzentwicklung: Die Variante C tangiert die Ziele der Liniennetzentwicklung für den Korridor Klusplatz–Forch nicht. Allerdings bleibt wie in den anderen Varianten das Überangebot am Klusplatz mit drei abgehenden Linien in Richtung Stadtzentrum bestehen.

Zusammenfassende Beurteilung: Die Variante C bietet als einzige eine Direktverbindung mit Reisezeitgewinn zum Hauptbahnhof, von der auch Hottingen profitiert. Die Investitionen sind mit rund 20 Mio. Franken jedoch ebenfalls hoch. Die tangentielle Verbindung Hegibachplatz–Kunsthhaus geht wegen der Einstellung der Linie 31 zwischen Hauptbahnhof und Hegibachplatz wie in Variante B verloren. Die Variante C tangiert lediglich einen kritischen Knoten, die Realisierungschancen sind deshalb besser als bei der Variante B.

Die zusätzlichen Betriebskosten für die Verlängerung der Linie 34 von jährlich 2,68 Mio. Franken werden zwischen 2015 und dem Planungszustand 2025 vorübergehend kompensiert, da die Linie 31 zwischen Hauptbahnhof und Hegibachplatz früher eingestellt wird als geplant. Danach fallen sie jährlich wiederkehrend voll ins Gewicht.

Variantenbeurteilung gegenüber Referenzzustand 2015 im Überblick

	Variante A via Hegibachplatz und Linie 31 zum HB	Variante B via Limmatquai zum HB	Variante C entlang Linie 3 zum HB
Angebotsqualität - Witikon - tangierte Quartiere	0 0/+ 0 Direktverbindung zum HB ohne Reisezeitgewinn; schlechtere Sitzplatzverfügbarkeit	++ ++ + Direktverbindung zum HB ohne Reisezeitgewinn; erschliesst direkt weitere attraktive Zielorte Stadelhofen, Bellevue, Limmatquai; schlechtere Sitzplatzverfügbarkeit; Wegfall Direktverbindung Kunsthaus-Kreuzplatz	++ ++ + Direktverbindung zum HB mit Reisezeitgewinn; Angebotsverdichtung für Hottingen mit 2 statt 1 Linie; Wegfall Direktverbindung Kunsthaus-Kreuzplatz
Fahrplanstabilität	– Verspätungen aus Innenstadt wirken bis nach Witikon und gefährden Anschlüsse; Staugefahr in Hegibachstrasse	– Verspätungen aus Innenstadt wirken bis nach Witikon und gefährden Anschlüsse	– wenig kritisch, da Bus an Knoten Tramstrasse benutzen kann
Betriebskosten Verlängerung Linie 34	+ 2,97 Mio. Franken/Jahr	+ 3,47 Mio. Franken/Jahr	+ 2,68 Mio. Franken/Jahr
Betriebskosten VBZ-Netz netto ggü. Referenzzustand 2015	+ Fr. 200 000/Jahr	– Fr. 300 000/Jahr	– Fr. 100 000/Jahr
Investitionskosten [Genauigkeit ± 30 Prozent]	3 bis 4 Mio. Franken	30 Mio. Franken	20 Mio. Franken

	Variante A via Hegibachplatz und Linie 31 zum HB	Variante B via Limmatquai zum HB	Variante C entlang Linie 3 zum HB
Komplexität der Realisierung	0 einfach dank Verlauf entlang bestehender Trolleybustrassees; Linksabbieger Klusplatz ist realisierbar mit Massnahmen in grösserem Perimeter rund um Klusplatz	– komplex; städtebaulich sensibler Bereich am Limmatquai; Haltestellensituation Bellevue; Ausfahrt Stadelhofen	– mittel; es wird ein kritischer Verkehrsknoten tangiert; separate Busführung in Asyl-/Hottingerstrasse offen
Nachfrageentwicklung	keine zusätzlichen Fahrgäste	keine zusätzlichen Fahrgäste	keine zusätzlichen Fahrgäste
Verträglichkeit mit VBZ-Liniennetzentwicklung	– Bei Forchbahn-Verlängerung Parallelangebot zwischen Hauptbahnhof und Hegibachplatz. Überangebot am Klusplatz bleibt	– Einstellung Linie 15 zwischen Central und Stadelhofen früher als geplant; Linienführung 34 nicht kompatibel mit Forchbahn-Verlängerung; Überangebot am Klusplatz bleibt	– Ziele Liniennetzentwicklung werden im Korridor Klusplatz-Forch nicht tangiert, Überangebot am Klusplatz bleibt

Bewertungsskala

— deutlich schlechter; – schlechter; 0 wie Referenzzustand 2015; + besser;

++ deutlich besser

Empfehlung aus fachlicher Sicht

Die Infrastudie empfiehlt aus fachlicher Sicht, wegen des zu geringen Nutzens und Zielkonflikten mit der Liniennetzentwicklung 2025 die Trolleybuslinie 34 nicht über den Klusplatz hinaus zu verlängern.

Soll, wie es die Motion verlangt, die Buslinie 34 ins Stadtzentrum verlängert werden, steht aus Sicht Infrastudie die Variante A im Vordergrund, auch wenn der Nutzen für Witikon bescheiden ist. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der beiden anderen Varianten ist sehr ungünstig.

Ablehnung der Finanzierung durch den ZVV

Die Verkehrsbetriebe haben die möglichen Varianten dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) dargelegt und ihn um eine Stellungnahme gebeten, wie er die Möglichkeiten der Finanzierung von Investitions- und Betriebskosten einschätze.

Die Antwort fällt klar aus. Wie die Studie zeige, sei die Verlängerung der Trolleybuslinie 34 vom Klusplatz in Richtung Hauptbahnhof aus fachlicher Sicht nicht sinnvoll. Es könnten keine zusätzlichen Fahrgäste gewonnen werden, so dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis aller Varianten schlecht sei. Nachdem das Angebot in Witikon bereits der höchsten Angebotsstufe im Verbund entspreche und keine Kapazitätsengpässe vorhanden seien, sähe man auch keinen Grund, das Angebot zu verdichten. Aufgabe des ZVV sei es, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen (§ 1 PVG). Da dies für das Quartier Witikon bereits gegeben sei, sähe der ZVV keinen Handlungsbedarf und werde keine Mittel zur Erweiterung des bestehenden Angebotes zur Verfügung stellen. Selbstverständlich sei es der Stadt Zürich unbenommen, im Rahmen von § 20 PVG Linienergänzungen oder Fahrplanverdichtungen zu bestellen. Die Kosten für solche Angebotserweiterungen habe die Stadt Zürich unter Anrechnung eines Einnahmenanteils allerdings selbst zu tragen.

Fazit

In der eingehenden Prüfung vermag keine der möglichen Varianten für eine direkte Trolleybusverbindung in allen wesentlichen Punkten zu überzeugen.

Die Variante B mit der attraktiven Linienführung über die Knotenpunkte Stadelhofen, Bellevue und durchs Limmatquai sowie die Variante C mit Linienführung entlang der Tramlinie 3 und einem Reisezeitgewinn zum Hauptbahnhof zeigen wegen der hohen Investitionskosten von 30 beziehungsweise 20 Mio. Franken ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Die einfach realisierbare und mit einem Investitionsbedarf von 3 bis 4 Mio. Franken vergleichsweise günstige Variante A mit Linienführung via Hegibachplatz und entlang der Linie 31 bringt keinen Reisezeitgewinn zum Hauptbahnhof, weniger verfügbare Sitzplätze für eine Mehrheit der Fahrgäste aus Witikon und eine schlechtere Fahrplanstabilität, ausserdem erhöhen sich die jährlichen Betriebskosten um rund Fr. 200 000.-.

Die Erschliessung von Witikon entspricht bereits der höchsten Angebotsstufe im Verkehrsverbund. Daher lehnt der ZVV die Finanzierung sowohl der Investitionskosten als auch von allfälligen jährlichen zusätzlichen Betriebskosten für eine verlängerte Buslinie 34 ab. Diese wären gemäss § 20 PVG unter Anrechnung eines Einnahmenanteils, der in der Regel bei 10 Prozent liegt, durch die Stadt Zürich aufzubringen. Seit der Einführung des ZVV 1990 wäre es das erste Mal, dass die Stadt Zürich ein Zusatzangebot im öffentlichen Verkehr aus Steuermitteln bezahlt.

Angesichts der angespannten Finanzlage im Kanton steht bereits heute fest, dass seitens ZVV bis mindestens 2011 keine Mittel für Angebotserweiterungen zur Verfügung stehen werden. Massnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen sowie die Betriebskosten für das neue Tram Zürich-West müssen von den VBZ durch Umlagen und Produktivitätsgewinne finanziert werden. In dieser Situation scheint es nicht angezeigt, Steuergelder für eine Angebotserweiterung einzusetzen, welche aus fachlicher Sicht nicht nötig ist und den Fahrgästen keine massgeblichen Vorteile bringt.

Nach Einschätzung der Experten zieht eine Direktverbindung praktisch keine zusätzlichen Fahrgäste auf den öffentlichen Verkehr, sondern es verschiebt sich lediglich die Nachfrage von bestehenden Tramlinien auf die neue Buslinie. Würde die Stadt Zürich dieses Angebot einführen und mitfinanzieren, würde sich der Kostendeckungsgrad der Linien im regulären ZVV-Angebot verschlechtern.

Der Stadtrat stellt deshalb, gestützt auf Art. 92 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Gemeinderates, den Antrag, auf das mit der Motion gestellte Begehren zu verzichten und diese als erledigt abzuschreiben.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Auf den mit der Motion, GR Nr. 2007/53, von Katrin Schönenberger-Meier (EVP) und Dr. Thomas Kappeler (CVP) betreffend VBZ-Buslinie Witikon-Stadtzentrum, Weisung für eine direkte Verbindung, vom 18. Juni 2008 erteilten Auftrag, eine kredit-schaffende Weisung für eine Buslinie vorzulegen, welche Witikon direkt mit dem Stadtzentrum verbindet, wird verzichtet.**

2. Die Motion, GR Nr. 2007/53, von Katrin Schönenberger-Meier (EVP) und Dr. Thomas Kappeler (CVP) betreffend VBZ-Buslinie Witikon-Stadtzentrum, Weisung für eine direkte Verbindung wird abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.

Im Namen des Stadtrates
die Stadtpräsidentin
Corine Mauch
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy