

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 4. November 2015

**939.**

### **Schriftliche Anfrage von Pascal Lamprecht und Markus Baumann betreffend Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Perimeter Albisriederdörfli / Bahnhof Altstetten sowie mögliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr**

Am 8. Juli 2015 reichten Gemeinderäte Pascal Lamprecht (SP) und Markus Baumann (GLP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/247, ein:

Das Verkehrsaufkommen, v.a. der motorisierte Individualverkehr, von der Alten Waldegg bzw. vom Triemli über die Albisriederstrasse nach Bahnhof Altstetten erscheint vielen Quartierbewohnern als hoch. Bei der erwarteten Entwicklung im Perimeter Albisriederdörfli – Zollfreilager – Hohlstrasse – Bahnhof Altstetten wird zudem das Verkehrsaufkommen eher zu als abnehmen.

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

1. Welche Verkehrsentwicklung (nach MIV und ÖV getrennt) stellt der Stadtrat an Wochentagen und Wochenenden auf folgenden Strecken(abschnitten) fest und wie interpretiert er diese Entwicklungen:
  - a) Triemlistrasse
  - b) Albisriederstrasse im oberen Abschnitt („Alte Waldegg“)
  - c) Albisriederstrasse vom Albisriederdörfli bis zum Siemens-Rank
  - d) Altstetterstrasse von der Kreuzung Rautistrasse bis zur Albisriederstrasse
  - e) Rautistrasse bis zur Altstetterstrasse
  - f) Flurstrasse (von Rautistrasse bis Hohlstrasse)
  - g) Luggwegstrasse
  - h) Badenerstrasse im Abschnitt zwischen Letzigrund und Lindenplatz
  - i) Hohlstrasse zwischen Duttweilerbrücke und Bahnhof Altstetten
  - j) Seitenstrassen in erwähntem Perimeter
2. Aus welchen Gebieten kommen die Verkehrsteilnehmer hauptsächlich, welche mit dem motorisierten Individualverkehr in den Kreis 3 und 9 gelangen und umgekehrt, d.h. auf welchen Achsen verlassen die Verkehrsteilnehmer mit dem motorisierten Individualverkehr die Kreise 3 und 9?
3. Aus welchen Gebieten kommen die Verkehrsteilnehmer hauptsächlich, welche den öffentlichen Verkehr benutzen und welches sind die bevorzugten Verkehrsmittel und Linien?
4. Welche Linienanpassungen sind aus Sicht des Stadtrats kurz- bis mittelfristig für den Kreis 9 zu erwarten?
5. Was spricht aus Sicht des Stadtrats dafür, dass alle Postauto-Linien zum Bahnhof Wiedikon führen und dort enden?
6. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, dass der Stadtrat eine Buslinie aus den in Antwort 2 und 3 ersichtlichen hauptsächlich Einzugsgebieten vom Triemli statt über die Birmensdorferstrasse nach Bahnhof Wiedikon über die Triemlistrasse in Richtung Bahnhof Altstetten leiten kann?
7. Welches sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt für ein Projekt hinsichtlich einer Änderung der Linienführung (Kosten, Haltestellendichte, etc.)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### **Einleitung**

In Albisrieden und Altstetten findet eine starke bauliche Entwicklung statt. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung auch in den kommenden Jahren anhält. Angesichts dieser Entwicklung soll der öffentliche Verkehr (ÖV) ausgebaut und der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden.

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

**Zu Frage 1** («Welche Verkehrsentwicklung (nach MIV und ÖV getrennt) stellt der Stadtrat an Wochentagen und Wochenenden auf folgenden Strecken(abschnitten) fest und wie interpretiert er diese Entwicklungen:

- a) **Triemlistrasse**
- b) **Albisriederstrasse im oberen Abschnitt („Alte Waldegg“)**
- c) **Albisriederstrasse vom Albisriederdörfli bis zum Siemens-Rank**
- d) **Altstetterstrasse von der Kreuzung Rautistrasse bis zur Albisriederstrasse**
- e) **Rautistrasse bis zur Altstetterstrasse**
- f) **Flurstrasse (von Rautistrasse bis Hohlstrasse)**
- g) **Luggwegstrasse**
- h) **Badenerstrasse im Abschnitt zwischen Letziggrund und Lindenplatz**
- i) **Hohlstrasse zwischen Duttweilerbrücke und Bahnhof Altstetten**
- j) **Seitenstrassen in erwähntem Perimeter»):**

#### *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*

Eine Analyse der Verkehrsentwicklung bedingt, dass die Verkehrsdaten über einen längeren Zeitraum am selben Ort erhoben werden. Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) betreibt an etwa 85 Standorten automatische Dauerzählstellen für den MIV, mittels deren Daten eine solche Analyse durchgeführt werden kann. Mit Ausnahme des Abschnitts Albisriederstrasse/Alte Waldegg befindet sich jedoch keiner der angefragten Streckenabschnitte im Bereich einer Dauerzählstelle. Daher liegen für diese Abschnitte keine Verkehrszahlen für den MIV vor, die eine Aussage zur Entwicklung erlauben würden.

Ersatzweise wurden neben der Zählstelle Albisriederstrasse/Alte Waldegg (Höhe Lyrenweg) folgende drei Zählstellen im erweiterten Perimeter ausgewertet:

- Albisriederstrasse (Höhe Hubertus)
- Badenerstrasse (Höhe Hermetschloobrücke)
- Gutstrasse (Höhe Hubertus)

Da die Birmensdorferstrasse von 2010 bis 2014 saniert wurde, wurde die Dauerzählstelle an der Birmensdorferstrasse (Höhe Triemli), die ebenfalls im erweiterten Perimeter liegt, nicht in die Auswertung aufgenommen.

Drei der vier Zählstellen (Albisriederstrasse/Alte Waldegg, Badenerstrasse und Gutstrasse) zeigen zwischen 2006 und 2014 eine Reduktion des MIV um etwa 15 Prozent. Die Reduktion ist auf die im Jahr 2009 eröffnete Westumfahrung und die dazugehörigen flankierenden Massnahmen zurückzuführen.

An der Albisriederstrasse (Höhe Hubertus) blieb die Verkehrsmenge über die betrachteten Jahre in etwa gleich gross, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, dass die Albisriederstrasse hier nicht an einer Einfallssache liegt und daher nicht von der Verkehrsreduktion durch die Westumfahrung profitiert.

Eine Auswertung der Verkehrsentwicklung des MIV über die ganze Stadt Zürich zeigt, dass das durchschnittliche Verkehrsaufkommen beim MIV seit 1991 konstant geblieben ist, obwohl die Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl in den letzten zwanzig Jahren um etwa 10 Prozent gestiegen ist.

#### *Öffentlicher Verkehr (ÖV)*

Die Verkehrsentwicklung des ÖV verlief in den betroffenen Streckenabschnitten mehr oder weniger parallel zur Entwicklung im gesamten städtischen Raum. Zwischen 2006 und 2014 stieg die Nachfrage (Anzahl Einsteigerinnen und Einsteiger) gesamtstädtisch um etwa 12 Prozent. Eine ähnliche Entwicklung erfuhren die betroffenen Linien des ÖV in den angefragten Querschnitten. So stieg z. B. die Nachfrage im gleichen Zeitraum im Streckenabschnitt Goldackerweg–In der Ey um 9 Prozent, zwischen Grimselstrasse und Kappeli um 11 Prozent, zwischen Rautistrasse und Untermosstrasse um 7 Prozent. Einen überdurchschnittlichen Anstieg von rund 50 Prozent verzeichnete lediglich der Streckenabschnitt zwischen Kappeli und Flurstrasse, der in erster Linie auf den markanten Ausbau der Arbeitsplätze im Arbeitsplatzgebiet Flurstrasse/Badenerstrasse zurückzuführen ist und zu einer starken Fahrgastzunahme auf den Buslinien 89 und 95 geführt hat.

Die Nachfrageentwicklung auf den betroffenen Streckenabschnitten zeigt insgesamt somit keine nennenswerten Abweichungen vom gesamtstädtischen Bild, lediglich ein Querschnitt weist überdurchschnittliche Zuwachsraten auf, die vor allem auf die im Arbeitsplatzgebiet Flurstrasse/Badenerstrasse und im Umfeld des Freilagerareals entstandenen Arbeitsplätze zurückzuführen sind.

Die VBZ hat auf die Nachfrageentwicklung reagiert und das Angebot zwischen 2006 und 2014 ebenfalls ausgebaut: Die Zahl der geleisteten Kurskilometer auf den VBZ-Stadtlinien hat in diesem Zeitraum um 4,6 Prozent zugenommen.

**Zu Frage 2 («Aus welchen Gebieten kommen die Verkehrsteilnehmer hauptsächlich, welche mit dem motorisierten Individualverkehr in den Kreis 3 und 9 gelangen und umgekehrt, d.h. auf welchen Achsen verlassen die Verkehrsteilnehmer mit dem motorisierten Individualverkehr die Kreise 3 und 9»):**

Um die Ein- und Ausfallsachsen für die Kreise 3 und 9 zu bestimmen, wurden mit dem «Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich» (GVM-ZH) der jeweilige Ziel- und Quellverkehr des MIV für die beiden Kreise ermittelt.

### *Kreis 3*

In den Kreis 3 fahren etwa 20 Prozent des Zielverkehrs über die Allmendstrasse. Davon kommen je etwa die Hälfte vom Uetlibergtunnel und von der Autobahn A3 Richtung Chur. Weitere Einfallsachsen mit einem Anteil am Zielverkehr von je 7–10 Prozent sind die Birmensdorferstrasse von der Waldegg, die Albisriederstrasse beim Hubertus, die Seebahn-, Tunnel- und Bederstrasse.

Ebenfalls etwa 20 Prozent des Quellverkehrs verlassen den Kreis 3 über die Allmendstrasse. Ausfallsachsen mit einem Anteil am Quellverkehr von je 7–13 Prozent sind die Birmensdorfer-, Albisrieder-, Seebahn-, Beder-, Zypressen- und Zweierstrasse.

Auf der Albisriederstrasse vom Albisriederplatz, auf der Fritschi-, Berta-, Kalkbreite- und Sihlhochstrasse beträgt der Anteil am Ziel- und Quellverkehr des Kreises 3 je zwischen 3 und 6 Prozent.

Wird der Kreis 3 als Ganzes betrachtet, sind die folgenden weiteren Aussagen möglich: Über die Hälfte des MIV mit Ziel Kreis 3 kommt aus anderen Stadtkreisen der Stadt Zürich. Der grösste Anteil kommt aus den Kreisen 1 und 4 (je 14 Prozent). 30 Prozent des MIV-Aufkommens stammen aus dem restlichen Kantonsgebiet, 13 Prozent stammen von ausserhalb des Kantons Zürich.

### *Kreis 9*

Im Kreis 9 gelangen etwa 15 Prozent des Ziel- und Quellverkehrs von Schlieren über die Badenerstrasse West in den Kreis 9 und verlassen ihn auch wieder auf derselben Achse. Je etwa 13 Prozent des Ziel- und Quellverkehrs benutzt die Europabrücke Richtung Höngg sowie die Autobahn A1. Auf der Albisrieder- (Alte Waldegg), Berner-, Hardturm-, Pfingstweid-, Herdern-, Badener- (Ost), Fellenberg- und Triemlistrasse beträgt der Anteil am Ziel- und Quellverkehr des Kreises 9 je zwischen 3 und 7 Prozent.

Beinahe die Hälfte des MIV mit Ziel Kreis 9 kommt aus anderen Stadtkreisen der Stadt Zürich. 13 Prozent des Verkehrs stammen aus dem Kreis 5, 7 Prozent aus dem Kreis 3 und 6 Prozent aus dem Kreis 1. 39 Prozent des MIV stammen aus dem restlichen Kantonsgebiet, 13 Prozent von ausserhalb des Kantons Zürich.

**Zu Frage 3 («Aus welchen Gebieten kommen die Verkehrsteilnehmer hauptsächlich, welche den öffentlichen Verkehr benutzen und welches sind die bevorzugten Verkehrsmittel und Linien?»):**

Beim ÖV mit Ziel Kreis 3 stammen etwa zwei Drittel aus anderen Stadtkreisen der Stadt Zürich. Das höchste Aufkommen entfällt auf die Kreise 1 (19 Prozent) und 9 (9 Prozent).

19 Prozent stammen aus dem restlichen Kantonsgebiet und 14 Prozent von ausserhalb des Kantons Zürich.

Das bevorzugte ÖV-Verkehrsmittel mit Ziel Kreis 3 sowie innerhalb des Kreises 3 ist das Tram (32 Prozent). 21 Prozent nutzen den Bus. 16 Prozent wählen sowohl den Bus wie auch das Tram (Umsteigende innerhalb des ÖV). 7 Prozent nutzen die S-Bahn, 9 Prozent S-Bahn und Bus, 7 Prozent S-Bahn und Tram.

Auch im Kreis 9 kommen zwei Drittel der Fahrgäste des ÖV aus anderen Stadtkreisen der Stadt Zürich. Den höchsten Anteil belegt der Kreis 1 (19 Prozent). Aus den Kreisen 3 und 4 stammen 10 bzw. 9 Prozent. Aus dem restlichen Kantonsgebiet sind es 21 Prozent und von ausserhalb des Kantons Zürich 11 Prozent.

Das bevorzugte ÖV-Verkehrsmittel mit Ziel Kreis 9 sowie innerhalb des Kreises 9 ist das Tram (30 Prozent), dicht gefolgt vom Bus (28 Prozent). 22 Prozent nutzen sowohl den Bus als auch das Tram, 10 Prozent nutzen Bus und S-Bahn. 7 Prozent steigen von Bus und Tram auf den Fernverkehr um, 3 Prozent steigen vom Tram auf die S-Bahn um.

**Zu Frage 4 («Welche Linienanpassungen sind aus Sicht des Stadtrats kurz- bis mittelfristig für den Kreis 9 zu erwarten?»):**

Die Studie der Verkehrsbetriebe Zürich «züri-linie 2030» ([https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die\\_vbz/die\\_unternehmensentwicklung.html](https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die_vbz/die_unternehmensentwicklung.html)) zeigt die geplante Entwicklung des ÖV in der Stadt Zürich auf. Für den Kreis 9 erfolgen auf Fahrplanwechsel Dezember 2015 folgende Angebotsänderungen:

- Die teilweise Überlagerung der Buslinien 35 und 78 wird aufgehoben, um das Angebot zu vereinfachen. Neu verkehrt die Buslinie 35 bis Betriebsschluss und auch an Sonntagen immer zwischen Solidapark und Friedhof Eichbühl. Die Buslinie 78 endet während der gesamten Betriebszeit im Dunkelhölzli statt teilweise am Farbhof. Sie verkehrt während der Hauptverkehrszeit neu im 7,5-Minuten-Takt.
- Die Buslinie 67 wird bis Bahnhof Wiedikon verlängert und in den Nebenverkehrszeiten auf einen 15-Minuten-Takt zurückgenommen.
- Die Buslinien 71 und 95 werden zu einer Buslinie verknüpft, welche die Nummer 83 erhält. Damit entsteht eine durchgehende Buslinie vom Bahnhof Altstetten via Kappeli, Hubertus, Albisriederplatz, Bahnhof Hardbrücke bis Milchbuck.
- Die Buslinie 89 bedient den Abschnitt Bahnhof Altstetten–Sihlcity neu tagsüber im 7,5-Minuten-Takt.

Mittelfristig sind Anpassungen im Zusammenhang mit der Einführung der Limmattalbahn geplant. Die Buslinie 31 verkehrt dann nur noch bis zur Endhaltestelle Micafil. Die Tramlinie 2 verkehrt vom Farbhof weiter bis Schlieren und die Limmattalbahn via Hohlstrasse bis Bahnhof Altstetten. Ausserdem ist die Umstellung der Buslinie 80 von einem Autobus- auf einen Trolleybusbetrieb geplant.

Langfristig ist eine Netzergänzung mit dem Rosengartentram geplant.

**Zu den Frage 5 und 6 («Was spricht aus Sicht des Stadtrats dafür, dass alle Postauto-Linien zum Bahnhof Wiedikon führen und dort enden?»; «Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, dass der Stadtrat eine Buslinie aus den in Antwort 2 und 3 ersichtlichen hauptsächlichen Einzugsgebieten vom Triemli statt über die Birmensdorferstrasse nach Bahnhof Wiedikon über die Triemlistrasse in Richtung Bahnhof Altstetten leiten kann?»):**

Die S-Bahnlinien S9 und S15 (ab Fahrplanwechsel Dezember 2015 neu geführt als S5 und S14) sorgen für eine schnelle und direkte Verbindung aus dem Knonaueramt nach Zürich-Altstetten. Mehr als ein Drittel der Bevölkerung im Knonaueramt wohnt im Einzugsgebiet einer S-Bahn-Station und verfügt damit über die direkte Verbindung zum Bahnhof Altstetten.

Die übrigen Siedlungsgebiete im Knonaueramt werden durch zahlreiche Zubringerbuslinien an die S-Bahn angeschlossen, sodass die Verkehrsbeziehungen aus dem Knonaueramt in das Gebiet des Bahnhofs Altstetten bereits durch die S-Bahn bzw. mittels Umsteigen von den PostAuto-Linien auf die S-Bahn abgedeckt werden. Die nicht in Gehdistanz zum Bahnhof Altstetten gelegenen Gebiete (z. B. Zollfreilager) würden zwar durch direkte Buslinien aus dem Knonaueramt von umsteigefreien Verbindungen profitieren. Das bestehende innerstädtische Angebot ist jedoch bereits heute ausreichend.

Je nach Ausgangsort im Knonaueramt ist jedoch auch bei zweimaligem Umsteigen die Reisekette PostAuto – S-Bahn – VBZ-Bus schneller als eine umsteigefreie direkte Buslinie aus dem Knonaueramt Richtung Freilager und Bahnhof Altstetten. Der Umstand, dass ein Ziel je nach Ausgangsort bei zweimaligem Umsteigen schneller als umsteigefrei zu erreichen ist, ist auf die höheren Geschwindigkeiten der S-Bahn und der dadurch kürzeren Reisezeiten der S-Bahn über grössere Distanzen zurückzuführen. Die Postautos sind im teilweise kurvigen Strassennetz im Knonaueramt langsamer unterwegs und werden zudem durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen und die zugehörigen Staus zusätzlich behindert. Bei dieser Ausgangslage kann es durchaus vorkommen, dass eine Reise mit dem Postauto, obwohl umsteigefrei, mehr Zeit in Anspruch nimmt. Eine Führung der Buslinie zum Bahnhof Altstetten bringt somit für die Kundschaft kaum einen Mehrwert.

Mit der Führung der PostAuto-Linien zum Endhalt Bahnhof Wiedikon erschliesst sich den Fahrgästen hingegen ein zusätzliches Gebiet, das aus dem Knonaueramt sonst nur umständlich zu erreichen wäre. Mit der Linienführung von der Waldegg über den Umsteigeknoten Triemli und die Birmensdorferstrasse zum Bahnhof Wiedikon ergeben sich für die Fahrgäste der PostAuto-Linien ausserdem diverse gute Umsteigemöglichkeiten auf verschiedene Tram- und Buslinien (Tram 9 und 14, Bus 32, 33, 67, 72, 76, 80, 89). Mit nur einmaligem Umsteigen können dadurch weite Gebiete der Stadt Zürich erreicht werden.

Auch aus Betreibersicht ist der Endhalt Bahnhof Wiedikon ideal. Für die hier endenden PostAuto-Linien steht eine gut funktionierende Infrastruktur mit einer Aussteige-Haltekante am Ende der Tramhaltestelle, einem Warteraum in der Freya-strasse und drei Einsteige-Haltekanten zur Verfügung. Eine Verteilung der in Wiedikon endenden Linien auf verschiedene Endhaltstellen brächte einen erheblichen Mehrbedarf an zusätzlicher Infrastruktur. Frühere Versuche, die Linien über die Waldegg an andere Verknüpfungspunkte anzubinden, scheiterten sowohl an der fehlenden Busbevorzugung als auch am fehlenden Platz für Wende- und Ausstellmöglichkeiten. Ein gemeinsames Linienende mehrerer Linien bietet aus betrieblicher Sicht zudem wichtige Optionen für die Stabilität der Fahrpläne wie auch für den effizienten Fahrzeugeinsatz.

Die Führung von allen PostAuto-Linien bis zum Bahnhof Wiedikon ist somit sowohl aus Kundinnen- und Kundensicht als auch aus Betreibersicht sinnvoll. Die Umlegung von einigen oder allen PostAuto-Linien Richtung Bahnhof Altstetten hätte aus Kundinnen- und Kundensicht keinen Mehrwert, da ein Gebiet erschlossen würde, das aus dem Knonaueramt schneller via S-Bahn erreicht werden kann. Demgegenüber ginge der Raum Wiedikon mit seinen zahlreichen Verknüpfungspunkten zum VBZ-Netz und dem für das Knonaueramt wichtigen Standort der Kantonsschule Wiedikon verloren.

**Zu Frage 7 («Welches sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt für ein Projekt hinsichtlich einer Änderung der Linienführung [Kosten, Haltestellendichte, etc.]?»):**

Gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) liegt es in der Zuständigkeit des Kantonsrats, den Rahmenkredit zu genehmigen und damit die Grundsätze über die Tarifordnung sowie die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots des ÖV festzulegen, das im sogenannten Fahrplanverfahren in konkrete Angebotsänderungen weiterentwickelt wird.

Das Fahrplanverfahren steht unter der Leitung des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Die Hauptansprechpartner des ZVV im Fahrplanverfahren sind die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU), die Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) und die Gemeinden. Mit der öffentlichen Auflage sowie der Rekursauflage informiert der ZVV jeweils weitere Kreise. Die Festsetzung des Fahrplans und damit auch aller Angebotsänderungen erfolgt durch den Verkehrsrat als Führungsorgan des ZVV.

Begehren für Angebotsänderungen können allgemein im Rahmen des zweijährlich durchgeführten Fahrplanverfahrens eingebracht werden, in der Regel im Verlauf der öffentlichen Auflage.

Die Stadt verfügt über die Möglichkeit, Begehren wie z. B. die Änderung der Linienführung der Postautokurse zwischen Triemli und Bahnhof Wiedikon direkt beim zuständigen MVU einzureichen. Dies ist im vorliegenden Fall die PostAuto Schweiz AG, Region Zürich. Sie bewertet in der Folge Machbarkeit und Zweckmässigkeit der vorgebrachten Begehren und nimmt diese gegebenenfalls als Angebotsänderung in das nächste Fahrplanverfahren auf. Die Regionale Verkehrskonferenz Zürich (RVKZ) kann betreffend die vorgeschlagene Angebotsänderung eine Empfehlung zuhanden des ZVV abgeben, dessen Verkehrsrat über das Anliegen entscheidet. Lehnt er das Begehren ab, so steht der Stadt Zürich der Rekurs an den Regierungsrat offen, dessen Entscheid endgültig ist.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**