

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 9. September 2015

796.

Interpellation von Hans Jörg Käppeli betreffend Verbesserung der Zusammenarbeit bei der Planung von Projekten des öffentlichen Verkehrs

Am 25. März 2015 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Interpellation, GR Nr. 2015/90, ein:

Die Planungen für Projekte des öffentlichen Verkehrs kommen aus der Sicht der Mehrheit des Gemeinderats nur schleppend voran. Das belegen die vielen Vorstössen, die meist das Ziel verfolgen eine Beschleunigung zu erwirken oder die Entwicklung in eine andere Richtung zu lenken.

Am Beispiel der beabsichtigten Verlegung des Trams 2 an den Bahnhof Altstetten wird offensichtlich, dass der fehlende Einbezug des Gemeinderates und der Bevölkerung zum Absturz geführt hat.

Es stellt sich die Frage, ob bei einer gut funktionierenden Zusammenarbeit zwischen den VBZ bzw. dem Vorsteher der industriellen Betriebe und dem Gemeinderat Reibungsverluste vermieden werden könnten und Weisungen effizienter, schneller und sicherer abgewickelt werden könnten.

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gedenkt der Stadtrat den Gemeinderat besser und in einer früheren Phase in die Planung von ÖV-Projekten einzubinden?
2. Zwischen ZVV und Stadt Zürich besteht Konsens bezüglich einem Tram nach Affoltern. Trotzdem scheint der Planungsprozess nur schleppend voranzukommen, wie der Antrag auf Fristerstreckung für die Motion 2011/495 aufzeigt? Kann der Stadtrat verbindlichere Aussagen machen wann und wie Bevölkerung eingezogen wird, damit das Projekt eine breite Abstützung findet?
3. Der Gemeinderat hat auf Antrag des Stadtrates die Motion für einen Direktbus von Witikon ins Stadtzentrum 2011 abgeschrieben. In der VBZ-Netzentwicklungsstudie züri-linie 2030 wurde dieser Verzicht 2013 bestätigt. Inzwischen hat Stadtrat Türlér im Quartier verkündet, dass eine direkte Buslinie doch möglich und sinnvoll sei. Wann kann der Stadtrat konkretere Unterlagen vorlegen für eine solche Linie? Ist der ZVV bereit eine solche Planung in Auftrag zu geben und zu finanzieren? Welchen Stellenwert hat die VBZ-Netzentwicklungsstudie, wenn sie nach einem Jahr schon wieder Makulatur ist?
4. Wie gedenkt der Stadtrat den Gemeinderat und auch die Öffentlichkeit einzubeziehen, damit die Neuplanung in Altstetten nicht nochmals scheitert? Wann sind Auflagen nach §13 bzw. §16 (Strassengesetz) geplant für: Altstetterplatz, Farbhof, Aufwertung Altstetterstrasse, Gestaltung Lindenplatz und Badenerstrasse?
5. Gedenkt der Stadtrat das Verkehrsregime für eine rückwärtige Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr in die Altstetterstrasse und damit Verzicht auf die Ein-/Ausfahrt vom Altstetterplatz bzw. vom Lindenplatz, wie geplant umzusetzen?
6. Bei der Behandlung von ÖV-Vorlagen verweisen die VBZ immer wieder darauf, dass sie sich nur auf Planungsmodelle abstützen kann, aber keine Erhebungen über die Fahrwege zwischen Start und Ziel der Kundinnen und Kunden verfügt. Müssen die VBZ für eine zuverlässige und aussagekräftige Planung nicht konsequent Befragungen durchführen?
7. Gedenkt der Stadtrat die betroffene Bevölkerung – etwa durch Kommunikationsmassnahmen – früher in die Planung von ÖV-Projekten einzubeziehen, damit die Planung breiter abgestützt werden kann, die Bevölkerung sich rechtzeitig einbringen kann und damit Einsprachen im Planaufgaveverfahren vermieden werden können?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1 («Gedenkt der Stadtrat den Gemeinderat besser und in einer früheren Phase in die Planung von ÖV-Projekten einzubinden?»):

Die Rollen von Stadtrat, Verwaltung und Gemeinderat sind in den massgebenden rechtlichen Grundlagen festgelegt. Die Kompetenzen des Gemeinderats sind insbesondere in Art. 41 f. Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) abschliessend aufgezählt. Der Gemeinderat fällt seine Beschlüsse innerhalb dieses Zuständigkeitsrahmens grundsätzlich auf Antrag des Stadtrats

(Art. 43 Abs. 1 GO). Soweit die Gemeindeordnung es nicht anders bestimmt, obliegt die Verwaltung der Stadt dem Stadtrat (Art. 49 GO).

Aufgrund der zwingenden Vorgaben der Gemeindeordnung mit den abschliessend aufgezählten Kompetenzen des Gemeinderats besteht kein Spielraum, den Gemeinderat in institutioneller Form in die Verkehrsplanung einzubinden. Will der Gemeinderat ein bestimmtes Projekt nicht umsetzen, so kann er die entsprechende Kreditvorlage ablehnen. Die Einflussnahme der Gemeinden auf die Angebotsplanung ist im Übrigen aufgrund des kantonalen Rechts (Personenverkehrsgesetz [LS 740.1], Angebotsverordnung [LS 740.3], Fahrplanverfahrungsverordnung [LS 740.35]) durch die Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) sichergestellt. In die RVK der Gemeinde Zürich nehmen denn auch Gemeinderätinnen und Gemeinderäte aus allen Fraktionen – unter anderem auch der Interpellant – Einsitz und können deshalb gegenüber sämtlichen marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen und auch dem ZVV Einfluss nehmen. Im Rahmen von Projekten, die nach Strassengesetz (StrG, LS 722.1) durchzuführen sind und regelmässig auch öV-Projekte beinhalten, ist zudem vor der Kreditbewilligung eine Mitwirkung der Bevölkerung vorgeschrieben (§ 13 StrG). Auf den Einbezug der Quartiervereine wird nachstehend bei der Antwort zu Frage 7 näher eingegangen.

Der Stadtrat erachtet den Einbezug des Gemeinderats im Rahmen der Planung des öffentlichen Verkehrs über die bestehenden Gremien und Instrumente als sachgerecht und ausreichend. Daher drängt sich eine Revision der Gemeindeordnung in diesem Bereich nach Ansicht des Stadtrats nicht auf.

Zu Frage 2 («Zwischen ZVV und Stadt Zürich besteht Konsens bezüglich einem Tram nach Affoltern. Trotzdem scheint der Planungsprozess nur schleppend voranzukommen, wie der Antrag auf Fristerstreckung für die Motion 2011/495 aufzeigt? Kann der Stadtrat verbindlichere Aussagen machen wann und wie Bevölkerung eingezogen wird, damit das Projekt eine breite Abstützung findet?»):

Das Projekt Tram Affoltern–City geniesst sowohl bei den Verkehrsbetrieben (VBZ) wie auch bei den anderen städtischen Ämtern eine hohe Priorität. Die Affoltemer Bevölkerung wurde am 21. Oktober 2013 vom Vorsteher der Industriellen Betriebe, den VBZ und dem Tiefbauamt (TAZ) über das Gesamtverkehrskonzept informiert. Mitte 2014 wurde unter Federführung des TAZ eine Machbarkeitsstudie zum Tram Affoltern–City ausgelöst, deren Bearbeitung noch bis Ende Herbst 2015 läuft. Die Interessensvertretung des Quartiers wird in dieser Phase durch die Kerngruppe Affoltern sichergestellt. Der aktuelle Bearbeitungsstand und die Lösungsansätze wurden der Kerngruppe Affoltern (Quartierentwicklungsgruppe) am 29. Mai 2015 durch den Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements vorgestellt. Weitere Termine für den Austausch mit der Kerngruppe sind vorgesehen. Ebenso soll nach Abschluss der Machbarkeitsstudie die Bevölkerung an einer separaten Veranstaltung informiert werden. In den weiteren Projektphasen werden die vorhandenen Lösungsansätze unter Einbezug von Bevölkerung und Politik konkretisiert und konsolidiert.

Zu Frage 3 («Der Gemeinderat hat auf Antrag des Stadtrates die Motion für einen Direktbus von Witikon ins Stadtzentrum 2011 abgeschrieben. In der VBZ-Netzentwicklungsstudie züri-linie 2030 wurde dieser Verzicht 2013 bestätigt. Inzwischen hat Stadtrat Türler im Quartier verkündet, dass eine direkte Buslinie doch möglich und sinnvoll sei. Wann kann der Stadtrat konkretere Unterlagen vorlegen für eine solche Linie? Ist der ZVV bereit eine solche Planung in Auftrag zu geben und zu finanzieren? Welchen Stellenwert hat die VBZ-Netzentwicklungsstudie, wenn sie nach einem Jahr schon wieder Makulatur ist?»):

Im Zusammenhang mit der Motion GR Nr. 2007/53, Direktbus Witikon–Stadtzentrum, wurde die künftige Erschliessung von Witikon eingehend geprüft. Dies mit dem Ergebnis, dass aus fachlicher Sicht empfohlen wurde, die Trolleybuslinie 34 nicht über den Klusplatz hinaus zu verlängern. Ausschlaggebend waren die hohen Kosten, der geringe Nutzen und Zielkonflikte mit der Liniennetzentwicklung 2025. Sollte die Buslinie 34 auf Begehren der Motion und entgegen der fachlichen Empfehlung trotzdem ins Stadtzentrum verlängert werden, stand eine Variante mit Verknüpfung der Trolleybuslinien 31/34 im Vordergrund, obwohl sich damit kei-

ne Reisezeitersparnisse erzielen liessen und ausserdem am Klusplatz längere Umsteige-
wege in Kauf genommen werden mussten.

Ausschlaggebend war damals, dass in der Liniennetzentwicklungsstudie 2025 aus strategi-
schen Gründen eine Verlängerung der Forchbahn bis zum Hauptbahnhof mit gleichzeitiger
Aufhebung der Linie 31 auf dem Abschnitt Hegibachplatz–Hauptbahnhof vorgesehen war.
Eine Verknüpfung der Trolleybuslinien 31 und 34 hätte demnach am HB erfolgen müssen
und hätte zusätzliche Betriebskosten auf dem Streckenabschnitt zwischen Klusplatz und HB
verursacht. Da die Trolleybuslinie 31 damals auch noch im 6-Minuten-Intervall verkehrte,
hätte die Buslinie 34 nach Witikon als Voraussetzung für eine Verknüpfung ebenfalls auf
dieses Intervall verdichtet werden müssen, obwohl aus Kapazitätsgründen kein Anlass für
einen solchen Angebotsausbau bestand.

In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen grundlegend verändert. Aufgrund
verschiedener Überlegungen kann eine Verlängerung der Forchbahn bis zum Hauptbahnhof
künftig ausgeschlossen werden, mit der Folge, dass in der aktuellen VBZ-Netzentwicklungs-
strategie «züri-linie 2030» der Streckenabschnitt zwischen HB und Hegibachplatz weiterhin
im Liniennetz verbleibt und auch künftig durch die Linie 31 bedient wird. Ausserdem wurde
das Fahrplanintervall der Trolleybuslinie 31 anlässlich der VBZ-Taktharmonisierung von bis-
her 6 auf 7,5 Minuten ausgedehnt.

Im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2030 wurde der Korridor Witikon im Hinblick auf
eine bessere Einbindung ins städtische Hauptnetz unter Berücksichtigung der geänderten
Rahmenbedingungen erneut geprüft, mit folgendem Ergebnis: Da aufgrund der geänderten
Ausgangslage, mit der Beibehaltung der Trolleybuslinie 31 bis zum Hegibachplatz, keine
zusätzlichen Betriebskosten für den Abschnitt Hegibachplatz–Hauptbahnhof mehr anfallen,
ist eine Durchbindung der Linien 31/34 denkbar. Zudem entfällt durch die Ausdehnung des
Fahrplanintervalls der Linie 31 im Rahmen der VBZ-Taktharmonisierung auf den netzüb-
lichen 7,5-Minuten-Takt die bisher erforderliche Fahrplanverdichtung auf dem Streckenab-
schnitt Klusplatz–Witikon. Die Änderung dieser Randbedingungen führt zu wesentlich mode-
rateren Kostenfolgen für eine Verknüpfung der beiden Trolleybuslinien, auch wenn der Nut-
zen einer solchen Direktverbindung nach wie vor beschränkt bleibt (keine Reisezeiteinspa-
rungen und längere Umsteigewege am Klusplatz).

In Absprache mit dem Quartier Witikon wurden die Überlegungen im Hinblick auf eine Ver-
knüpfung der Trolleybuslinien 31/34 unter den geänderten Rahmenbedingungen wieder auf-
genommen und auf ihre Machbarkeit geprüft. Das Ergebnis fiel insgesamt positiv aus und
bewirkte eine Genehmigung des überarbeiteten Projekts durch den ZVV. Es wird voraus-
sichtlich im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2017/18 umgesetzt.

**Zu Frage 4 («Wie gedenkt der Stadtrat den Gemeinderat und auch die Öffentlichkeit einzubeziehen,
damit die Neuplanung in Altstetten nicht nochmals scheitert? Wann sind Auflagen nach §13 bzw. §16
(Strassengesetz) geplant für: Altstetterplatz, Farbhof, Aufwertung Altstetterstrasse, Gestaltung Linden-
platz und Badenerstrasse?»):**

Die Planungen im Raum Altstetten werden zwischen der Stadt und der Limmattalbahn AG
(LTB AG) abgestimmt. Die LTB AG ist Inhaberin der Infrastrukturkonzession für eine neue
Strassenbahninfrastruktur zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen und führt ein Plange-
nehmungsverfahren nach Eisenbahngesetz durch. Farbhof und Altstetterplatz sind Gegen-
stand dieses Plangenehmigungsverfahrens der Limmattalbahn. Für die Altstetterstrasse und
die Badenerstrasse werden unter Leitung des TAZ städtische Projekte erarbeitet, die abge-
stimmt auf die Limmattalbahn realisiert werden. Dabei wird der Empfehlung aus dem «Dialog
Altstetten» gefolgt und auf eine Führung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten verzichtet.
Die Tramlinie 2 wird weiterhin über die Badenerstrasse zum Farbhof geführt. Für die Mitwir-
kung des Quartiers ist die Weiterführung der Begleitgruppe vorgesehen, die mit weiteren
Interessentinnen und Interessenten erweitert werden kann. Start der Projektierungsarbeiten

für die Altstetterstrasse ist ab 2016 vorgesehen, und die Auflagen nach §§ 13 bzw. 16 StrG erfolgen abhängig vom jeweiligen Projektierungsstand.

Zu Frage 5 («Gedenkt der Stadtrat das Verkehrsregime für eine rückwärtige Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr in die Altstetterstrasse und damit Verzicht auf die Ein-/Ausfahrt vom Altstetterplatz bzw. vom Lindenplatz, wie geplant umzusetzen?»):

Die Festlegung des Verkehrsregimes in der Altstetterstrasse ist Bestandteil des städtischen Projekts und der dazu gehörenden Mitwirkung. Im Rahmen dieses Projekts wird auch die Zweckmässigkeit einer rückwärtigen Erschliessung beurteilt.

Zu Frage 6 («Bei der Behandlung von ÖV-Vorlagen verweisen die VBZ immer wieder darauf, dass sie sich nur auf Planungsmodelle abstützen kann, aber keine Erhebungen über die Fahrwege zwischen Start und Ziel der Kundinnen und Kunden verfügt. Müssen die VBZ für eine zuverlässige und aussagekräftige Planung nicht konsequent Befragungen durchführen?»):

Die VBZ verfügen seit dem Jahr 2006 über ein automatisches Fahrgastzählsystem, mit dem mittlerweile fast 20 Prozent der VBZ-Fahrzeuge ausgerüstet sind. Damit kann die Anzahl der Ein- und Aussteigenden für jede Haltestelle und der Reisenden von Haltestelle zu Haltestelle ermittelt werden. Diese bilden die Grundlage für die kommunizierten Werte von Fahrgästen und Personenkilometern auf dem VBZ-Liniennetz. Es trifft allerdings zu, dass aufgrund dieser Erhebungen keine Aussagen zu Start- und Zielorten der Fahrgäste gemacht werden können.

Start- und Zielorte werden bei den VBZ anhand des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich (GVM-ZH) ermittelt, das den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr in Form von Matrizen umfasst, die für jedes Verkehrsmittel angeben, wie viele Reisende von jeder Zone zu jeder Zone unterwegs sind. Diese Nachfragematrizen werden aufgrund der Strukturdaten der Zonen und des Verhaltens der Bewohnerinnen und Bewohner (z. B. Anzahl Wege, Distanzverteilung, Parameter zur Verkehrsmittelwahl usw.) modelliert, die wiederum aus den Befragungen des Mikrozensus Verkehr abgeleitet werden. Die aus dem Modell errechneten Nachfrageströme werden mit den Resultaten der durchgeführten Zählungen abgeglichen. Darüber hinaus ist das Modell auch für die Prognosezustände 2030 und 2040, basierend auf den Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen des Statistischen Amtes des Kantons Zürich, erstellt worden. Dieses vom Kanton Zürich zur Verfügung gestellte Planungsinstrument ermöglicht somit nicht nur Auswertungen für den gegenwärtigen Zustand, sondern auch für zukünftige Zustände, bei denen die Einflüsse von Strukturdaten, Überlastungen und Ausbauten im Strassennetz sowie neue Angebote im öV (z. B. 4. Teilergänzung der S-Bahn) bereits berücksichtigt sind. Aufgrund des Modells können Aussagen gemacht werden, wie die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs auf neue Angebote reagieren werden. Eine aktuelle Fragestellung als Beispiel: «Wie viele Reisende werden die verlängerte Tramlinie 2 nach Schlieren nutzen und wie stark wird dadurch die Nachfrage auf der gekürzten Trolleybuslinie 31 zurückgehen?»

Im Jahr 2014 zählten die VBZ insgesamt 891 000 Einsteigerinnen und Einsteiger pro Tag bzw. 1 084 000 pro Werktag. Wenn man diese Fahrgäste analog den SBB fünf Mal pro Jahr befragen möchte, würde ein ähnlich hoher Aufwand wie bei den SBB verursacht. Eine Befragung der Fahrgäste auf den jeweiligen Tramabschnitten ist zudem wegen der kurzen Haltestellenabstände kaum möglich. Eine Befragung an den Haltestellen würde bei wenig frequentierten Haltestellen sehr viel unproduktive Zeit beanspruchen und bei stark frequentierten Haltestellen zu verärgerten Kundinnen und Kunden führen, weil diese ihr Tram oder ihren Bus verpassen. Für kurzfristige Dimensionierungsfragen bilden die Zählungen der VBZ die zuverlässigste Grundlage. Für Fragestellungen zu Umsteigeströmen ist das Modell eine ausreichend gute Grundlage. Darüber hinaus ermöglicht das Modell in viel effizienterer Weise auch die Beurteilung von Angebotsanpassungen basierend auf allen Fahrten, die in der

Modellmatrix enthalten sind. Die Zählungen der VBZ und das GVM-ZH ergänzen sich optimal, und es besteht deshalb kein Bedarf an zusätzlichen Befragungen.

Zu Frage 7 («Gedenkt der Stadtrat die betroffene Bevölkerung – etwa durch Kommunikationsmassnahmen – früher in die Planung von ÖV-Projekten einzubeziehen, damit die Planung breiter abgestützt werden kann, die Bevölkerung sich rechtzeitig einbringen kann und damit Einsprachen im Planaufgeverfahren vermieden werden können?»):

Der Stadtrat beabsichtigt, die Bevölkerung der Stadt bei der Planung von öV-Projekten auch künftig auf dem bewährten Weg über die Quartiervereine zu informieren und einzubeziehen. Der Stadtrat anerkennt damit die Bedeutung der Quartiervereine als ein wichtiges Sprachrohr der Quartiere und der Bevölkerung.

Die Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und Quartiervereinen ist in einer Vereinbarung geregelt (vgl. STRB Nr. 969/2011), in der u. a. nachstehende Grundsätze der Zusammenarbeit aufgeführt sind:

- Bei der Vorbereitung von Projekten der öffentlichen Hand, die das Aussehen oder die Funktionalität des Quartiers in erheblicher Weise verändern können, wird der jeweilige Quartierverein frühzeitig informiert. Er erhält die Möglichkeit, sich dazu zu äussern.
- Auf Wunsch der Quartiervereine findet pro Quartier einmal jährlich oder bei Bedarf eine Aussprache mit der Stadt über grössere Projekte im öffentlichen Raum (z. B. Verkehrsführung, Bauten im öffentlichen Raum) statt. In der Regel organisiert jeder Quartierverein einmal jährlich eine entsprechende Zusammenkunft mit den massgeblichen städtischen Ämtern (namentlich sind dies das TAZ, Grün Stadt Zürich, die Dienstabteilung Verkehr [DAV], die Stadtpolizei, das Amt für Städtebau und die VBZ).

Verschiedene Quartiervereine verfügen über interne Arbeitsgruppen, die sich vertieft mit Themen der Planung und des Verkehrs befassen. In Affoltern beispielsweise wird diese Funktion von der sogenannten «Kerngruppe» wahrgenommen, während sich in Witikon die «Quartierentwicklungskommission (Quek)» mit diesen Themen befasst. In andern Quartiervereinen wiederum sind in den Bereichen Planung und Verkehr Arbeitsgruppen tätig, die in regelmässigem Kontakt mit den Behörden stehen, um quartierverträgliche Lösungen für Verkehrsprobleme zu erarbeiten. Beispiele dafür sind die Quartiervereine Hottingen und Riesbach. In der Regel finden alle sechs Monate Sitzungen zwischen diesen Arbeitsgruppen und dem TAZ, der DAV und den VBZ statt. Häufig werden Vertreter städtischer Dienstabteilungen auch an die jährlich stattfindenden Generalversammlungen der Quartiervereine eingeladen, wo ihnen Gelegenheit geboten wird, den Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohnern anstehende Vorhaben vorzustellen und zu erläutern.

Eine wichtige Rolle des Dialogs zwischen der Bevölkerung und der Stadtverwaltung kommt auch projektbezogenen Gruppierungen zu, die bei Bedarf einberufen werden. Dazu gehören beispielsweise Arbeitsgruppen im Rahmen von Stadt- und Quartierentwicklungsprozessen oder die Einberufung Runder Tische. Erwähnt seien in diesem Zusammenhang der «Dialog Oerlikon» in den Jahren 2002–2008 oder auch die bisher durchgeführten Runden Tische in den Quartieren Affoltern, Oerlikon oder Zürich-West.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti