



## Beschluss des Stadtrats

vom 14. Juni 2023

GR Nr. 2023/157

### Nr. 1701/2023

#### **Schriftliche Anfrage von Dr. Ann-Catherine Nabholz und Dr. Balz Bürgisser betreffend Bevölkerungswachstum in Witikon und Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität, mögliche Kapazitätzunahmen der aktuellen Buslinien, Anpassung der VBZ-Netzstrategie, Massnahmen zur Erschliessung der Quartierteile Eierbrecht und Looren sowie zur Feinerschliessung des Velo- und Fussverkehrs auf Quartierebene**

Am 22. März 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/157, ein:

Witikon ist aktuell stark geprägt durch eine intensive bauliche Tätigkeit. Diese Entwicklung umfasst sowohl grössere Neubauprojekte wie auch Ersatzneubauten. Der Bauboom der 1950er- und 1960er-Jahre, der sich charaktergebend auf das Quartier auswirkte, führt nun dazu, dass viele Gebäude in die Jahre gekommen sind. Entsprechend wird die Anzahl Um- und Neubauten in den nächsten Jahren voraussichtlich konstant hoch bleiben. Hinzu kommt, dass ein Teil Witikons im kommunalen Siedlungsrichtplan als Verdichtungsgebiet über die BZO 2016 hinaus bezeichnet wird. Vor diesem Hintergrund kann mit einem deutlichen Bevölkerungswachstum im Quartier gerechnet werden. Heute zählt Witikon 11'400 Einwohner\*innen, gemäss Prognose werden es 2040 rund 20% mehr sein. Mit diesem Wachstum haben sich die Anforderungen an die nachhaltige Mobilität dieses peripher gelegenen Quartiers verändert.

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

1. Welche prozentuale Kapazitätzunahme vermögen die aktuellen Buslinien zu erfüllen? Wir bitten um separate Angaben für die Buslinie 31 sowie die Überland-Buslinien.
2. Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die notwendigen Kapazitäten in Zukunft zu erfüllen?
3. Wie lange braucht der Stadtrat für eine Anpassung und Realisierung der VBZ-Netzwerkstrategie bzw. wie kurzfristig kann die VBZ auf verändernde Quartierbevölkerungszahlen reagieren?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die Gefahr, dass die Busverbindungen auf der stark befahrenen Witikonerstrasse mangels Eigentrossierung ihre Fahrplanstabilität nicht gewähren können?
5. Weshalb wird nach wie vor auf eine bereits im überwiesenen Postulat 2017/304 geforderte und mit Richtplaneintrag gesicherte Tangentialverbindung Witikon-Stettbach verzichtet?
6. Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die durch den öV nicht erschlossenen Quartierteile Eierbrecht und Looren ans öV-Netz anzubinden?
7. Welche Massnahmen sieht der Stadtrat für die Feinerschliessung von Velo- und Fussverkehr auf Quartierebene vor?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:



2/5

Für die gesamte Stadt Zürich geht das mittlere Bevölkerungsszenario<sup>1</sup> von einem Bevölkerungswachstum zwischen 2021 und 2040 von 17 Prozent aus. Im Jahr 2021 lebten rund 436 000 Personen in Zürich. Bis 2040 werden rund 74 000 Personen mehr, das heisst total rund 511 000 Personen im Stadtgebiet wohnen. Zur Erreichung der Klimaziele soll die damit verbundene Mobilitätszunahme hauptsächlich durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Velo- und Fussverkehr aufgenommen werden. Die Gebiete mit baulicher Verdichtung über die Bau- und Zonenordnung 2016 (BZO 2016, AS 700.100) hinaus wurden deshalb im kommunalen Richtplan «Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen» (SLÖBA)<sup>2</sup> entlang der ÖV-Achsen angeordnet, wovon auch das Quartier Witikon betroffen ist. Gleichzeitig wird das Netz des Fuss- und Veloverkehrs ausgebaut.

Die Bevölkerung im Quartier Witikon soll um rund 18 Prozent von 11 400 im Jahr 2021 auf rund 13 300 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2040 anwachsen<sup>3</sup>. Damit wird eine Zunahme von rund 1 900 Personen erwartet. Verglichen mit anderen Entwicklungsgebieten in der Stadt, die viel schneller wachsen, handelt es sich bei dieser Zunahme um einen vergleichsweise niedrigen Wert. Das bestehende ÖV-Angebot könnte einen Grossteil einer Nachfragezunahme in derselben Höhe bereits jetzt abdecken (siehe Frage 2).

In Witikon befinden sich die Gebiete mit baulicher Verdichtung über der möglichen baulichen Ausnutzung der BZO 2016 in Witikon-Zentrum und Witikon-Unterdorf. In diesen Gebieten ist gegenüber der BZO eine höhere bauliche Ausnutzung zugelassen, sodass die nutzungsplanerische Kapazität um 10–15 Prozent erhöht werden kann. Die betroffenen Gebiete werden durch die bestehenden Buslinien 31, 91, 701, 703 und 704 abgedeckt und die Bevölkerungszunahme ist in den erwähnten Szenarien bereits berücksichtigt.

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

#### **Frage 1**

**Welche prozentuale Kapazitätzunahme vermögen die aktuellen Buslinien zu erfüllen? Wir bitten um separate Angaben für die Buslinie 31 sowie die Überland-Buslinien.**

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) überwachen die Angebots- und Servicequalität aller Linien ständig, damit Ausbauschritte rechtzeitig eingeleitet werden können. Dabei wird die mittlere Belegung aller Kurse im gesamten Tagesverlauf ausgewertet. Als Kapazitätsobergrenze gilt gemäss den Vorgaben des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) die Belegung aller Sitzplätze plus zwei Personen pro Quadratmeter Stehplatzfläche. Zum Ausgleich verkehrlicher und saisonaler Schwankungen, die ungefähr 20 Prozent ausmachen, wird zur Dimensionierung des Angebots die Kapazitätsobergrenze auf 80 Prozent reduziert.

<sup>1</sup> Stadt Zürich, Bevölkerungsszenarien, Bevölkerungsentwicklung nach Szenario, <https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/themen/bevoelkerung/bevoelkerungsentwicklung/bevoelkerungsszenarien.html#daten>.

<sup>2</sup> Stadt Zürich, Richtplantext Kommunalen Richtplan SLÖBA, Seite 14 ff., <https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/richtplanung/kommunaler-richtplan/richtplantext-und-richtplankarte.html>.

<sup>3</sup> Stadt Zürich, Bevölkerungsszenarien, Bevölkerungsentwicklung nach Stadtkreis und Stadtquartier, <https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/themen/bevoelkerung/bevoelkerungsentwicklung/bevoelkerungsszenarien.html#daten>.



3/5

Im Quartier Witikon ist die Auslastung in Fahrtrichtung stadteinwärts während der Morgenspitzenstunde von 7 bis 8 Uhr am grössten und damit für die Dimensionierung massgebend.

Linie	Kurse pro Stunde	Fahrzeugtyp	Mittlere Belegung 2019 [Fahrgäste pro Stunde und Richtung]	80 %- Kapazität	Auslastung in %
31	8	Doppel-Gelenk-Trolleybus	611	689	89
701, 703 und 704	Total 12	Standard-/Gelenkbusse	697	801	87

Demzufolge wird die Kapazitätsobergrenze nicht überschritten. Insgesamt kann mit dem aktuellen Angebot eine weitere Nachfragezunahme von 11 bis 13 Prozent abgedeckt werden – selbst unter Berücksichtigung der üblichen verkehrlichen und saisonalen Schwankungen.

#### **Frage 2**

**Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die notwendigen Kapazitäten in Zukunft zu erfüllen?**

Die VBZ können mit den klassischen angebotstechnischen Werkzeugen wie Taktverdichtungen, neuen Angebotskonzepten oder dem Einsatz grösserer Fahrzeugtypen auf eine Nachfragezunahme reagieren. Die vorhandene Infrastruktur und der Fahrzeugbestand geben dafür die Rahmenbedingungen vor. Entsprechende Ausbaumassnahmen werden im Rahmen des alle zwei Jahre stattfindenden Fahrplanverfahrens des ZVV umgesetzt. Dabei stützt sich die Angebotsplanung auf die aktuellen Fahrgastzahlen, die strategischen und finanziellen Vorgaben seitens ZVV sowie die aktuellen räumlichen Entwicklungen.

Die langfristigen Nachfrageentwicklungen werden im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie der VBZ beurteilt. Diesbezüglich werden Prognosen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung beigezogen und daraus der notwendige Bedarf eruiert. Die Netzentwicklungsstrategie kann diesbezüglich auch grössere Infrastrukturprojekte andeuten. Zurzeit ist die Netzentwicklungsstrategie 2040 in Erarbeitung.

#### **Frage 3**

**Wie lange braucht der Stadtrat für eine Anpassung und Realisierung der VBZ-Netzwerkstrategie bzw. wie kurzfristig kann die VBZ auf verändernde Quartierbevölkerungszahlen reagieren?**

Die Netzentwicklungsstrategie ist das strategische Instrument, um die langfristige Planung der VBZ zu definieren und koordinieren. Sie bildet dadurch auch die Grundlage für allfällige Revisionen des Richtplans sowie für die mittel- und langfristige Finanzplanung für den ÖV. Die Netzentwicklungsstrategie wird jeweils in einem Zeitabstand von rund zehn Jahren von den VBZ in Absprache mit dem ZVV und verschiedenen städtischen Dienstabteilungen aktualisiert.

Auf Veränderungen der Nachfrageentwicklungen kann, wie bei Frage 2 beschrieben, alle zwei Jahre im Rahmen des Fahrplanverfahrens reagiert werden. Die Umsetzung der infrastrukturellen Massnahmen aus der Netzentwicklungsstrategie erfolgt in der Regel im Rahmen von Tiefbauprojekten, die die gewohnten Bewilligungs- und Bauprozesse durchlaufen müssen.

#### **Frage 4**

**Wie beurteilt der Stadtrat die Gefahr, dass die Busverbindungen auf der stark befahrenen Witikonerstrasse mangels Eigentrossierung ihre Fahrplanstabilität nicht gewähren können?**



4/5

Entlang der Witikonerstrasse sind mehrere Problemstellen bekannt, die die Fahrplanstabilität beeinträchtigen. Sowohl die Regionalbuslinien 701, 703 und 704 als auch die städtische Trolleybuslinie 31 weisen häufig Verspätungen auf, wobei diese teilweise auch auf Problemstellen ausserhalb des Quartiers Witikon zurückzuführen sind. Als grösste Herausforderung für die Fahrplanstabilität sind der Zeltweg und der Raum Klusplatz zu nennen. Die ÖV-Priorisierung in diesen Bereichen ist entscheidend, um die ÖV-Linien zu stabilisieren. Im Bereich Zeltweg ist zwischen Kreuzplatz und Merkurstrasse die Einrichtung einer Busschleuse zur ÖV-Priorisierung geplant. Beim Klusplatz ist der ÖV-Priorisierung ebenfalls hohe Bedeutung beizumessen. Auch im Quartier Witikon selbst sind ÖV-Bevorzugungsmassnahmen auf der Witikonerstrasse zu prüfen.

#### **Frage 5**

**Weshalb wird nach wie vor auf eine bereits im überwiesenen Postulat 2017/304 geforderte und mit Richtplaneintrag gesicherte Tangentialverbindung Witikon-Stettbach verzichtet?**

Im Postulat wurde der Stadtrat gebeten zu prüfen, wie Witikon mit einer direkten Busverbindung via Zoo zum Bahnhof Stettbach besser erschlossen werden kann.

Die Verbindungen Witikon–Zoo und Witikon–Stettbach sind mit dem bestehenden Angebot abgedeckt, wenn auch nicht als direkte Verbindung. Zum Bahnhof Stettbach gelangt man von Witikon via Fällanden oder mit der Linie 31 via Kreuzplatz–Bahnhof Stadelhofen. Auch der Zoo ist von Witikon aus mit einmaligem Umsteigen erreichbar. Die vom Postulat gewünschte Verbindung weist ein viel zu niedriges Potenzial aus, um wirtschaftlich betrieben werden zu können. Einerseits liegt zwischen Witikon und Zoo praktisch nur Wald, andererseits macht der Umweg via Zoo eine potentielle Direktverbindung Witikon–Stettbach unattraktiv und bietet kaum einen zeitlichen Vorteil gegenüber den heutigen Verbindungen. Gleichermassen wird die Linie 751 (Kirche Fluntern–Gockhausen–Stettbach) damit konkurrenziert, weshalb aus Wirtschaftlichkeitsgründen dort das Angebot reduziert werden müsste.

Um die gewünschte Verbindung attraktiv zu gestalten, müsste sie in einem dichten Takt verkehren, was aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu realisieren ist. Allein die Kosten für einen 30-Minuten-Takt (Mo–So) einer neuen Linie auf dieser Verbindung liegen über den insgesamt für die Stadt üblicherweise zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln eines Fahrplanverfahrens. Auch dient die Katzenschwanzstrasse als Stauraum für den motorisierten Individualverkehr, um die Buslinien 31, 701, 703 und 704, die in Witikon verkehren, pünktlich durch Witikon verkehren zu können. Ausserdem hat die bestehende Verbindung Stettbach–Zoo (Linie 751) noch genügend Kapazitätsreserven, um eine allfällige zusätzliche Nachfrage in Richtung Zoo aufnehmen zu können, weshalb auch unter diesem Gesichtspunkt keine zusätzliche Verbindung notwendig ist. Dennoch haben die VBZ im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2022/23 einen entsprechenden Antrag beim ZVV gestellt. Auf das Begehren folgte eine eindeutige abschlägige Antwort des ZVV. Es wurde an der Regionalen Verkehrskonferenz vom 17. Mai 2021 zurückgestellt. Die VBZ haben im Fahrplanverfahren 2024 erneut einen entsprechenden Antrag gestellt, der wiederum aus den oben dargelegten Gründen abgelehnt wurde. Aus diesen Gründen sieht der Stadtrat auch mittelfristig keine Möglichkeit, das Anliegen des Postulats wirtschaftlich vertretbar zu erfüllen.



5/5

Ein Richtplaneintrag für eine Tangentialverbindung zwischen Witikon–Stettbach besteht in den aktuell gültigen Richtplänen nicht.

**Frage 6**

**Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die durch den öV nicht erschlossenen Quartierteile Eierbrecht und Looren ans öV-Netz anzubinden?**

Der Quartierteil Eierbrecht ist gemäss der kantonalen Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung, LS 740.3) erschlossen. Der Quartierteil Loorenstrasse ist grossmehrheitlich erschlossen. Etwa 20 Häuser nördlich der Strasse «In der Looren» liegen ausserhalb des 400 m grossen Erschliessungsradius der Haltestelle «Loorenstrasse» und stellen einen Ausnahmefall gemäss § 4a Abs. 2 lit. a Angebotsverordnung dar, der einen 750 m grossen Erschliessungsradius zulässt. Die VBZ suchen nach einer wirtschaftlich tragbaren Erschliessungslösung, um diesen Ausnahmefall zu eliminieren. Im Rahmen des Fahrplanverfahrens des ZVV wird alle zwei Jahre regelmässig überprüft, ob sich Spielräume ergeben, um die Erschliessung in ein bestehendes Angebotskonzept einzuflechten. Auch neue Mobilitätsformen fliessen jeweils in die Überlegungen ein.

**Frage 7**

**Welche Massnahmen sieht der Stadtrat für die Feinerschliessung von Velo- und Fussverkehr auf Quartierebene vor?**

Die Witikonerstrasse, die das Quartier Witikon quert, ist im Richtplan Verkehr<sup>4</sup> als regionale Veloroute klassiert. Im Rahmen der vor wenigen Jahren erfolgten Belagssanierungsarbeiten wurde die Verbindung mit neuen Velostreifen in beiden Richtungen für Velofahrerinnen und Velofahrer aufgewertet. Zwischen Klusplatz und Witikon ist in der kritischen Fahrtrichtung bergwärts auf dem grössten Teil der Strecke ein Velostreifen vorhanden. Einzelne Lücken in der Veloinfrastruktur sollen im Rahmen von geplanten Strassenbauprojekten bis spätestens 2030 geschlossen werden.

Die Anbindung an die Stadt soll künftig auch über Degenried erfolgen, wo eine Velovorzugsroute gemäss dem Zielbild Veloroutennetz im kommunalen Richtplan<sup>5</sup> verankert ist.

Die Feinerschliessung im Quartier erfolgt durch Quartierstrassen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Diese sind grundsätzlich sichere und komfortable Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr und es besteht kein konkreter Handlungsbedarf. Im Rahmen von Strassenbauprojekten werden diese jedoch gemäss den Vorgaben der Richtplanung neu geplant und umgestaltet.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti

<sup>4</sup> Link zum [Kommunalen Richtplan Verkehr](#), Veloverkehr, Ziele, Tabelle 9.1: Vorzugsrouten, Seite 64.

<sup>5</sup> Link zum [Kommunalen Richtplan Verkehr](#), Veloverkehr, Ziele, Abbildung 9.1: Zielbild Veloroutennetz, Seite 61.