

Sitzung vom 21. Oktober 2015

954. Anfrage (Bus aus der Waldegg in den Kreis 9)

Kantonsrätin Pia Ackermann sowie die Kantonsräte Andreas Hauri und Felix Hoesch, Zürich, haben am 6. Juli 2015 folgende Anfrage eingereicht:

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 Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Verkehrsentwicklung (nach MIV und ÖV getrennt) stellt der Regierungsrat an Wochentagen und Wochenenden auf folgenden Strecken(abschnitten) fest und wie interpretiert er diese Entwicklungen:
 - a. die Triemlistrasse
 - b. die Albisriederstrasse im oberen Abschnitt («Alte Waldegg»)
 - c. die Albisriederstrasse vom Albisriederdörfli bis zum Siemens-Rank
 - d. die Altstetterstrasse von der Kreuzung Rautistrasse bis zur Albisriederstrasse
 - e. die Rautistrasse bis zur Altstetterstrasse
 - f. die Flurstrasse (von Rautistrasse bis Hohlstrasse)
 - g. die Luggwegstrasse
 - h. die Badenerstrasse im Abschnitt zwischen Letzigrund und Lindenplatz
 - i. die Hohlstrasse zwischen Duttweilerbrücke und Bahnhof Altstetten
 - j. und über die 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 Regierungsrates kurz- bis mittelfristig für den Kreis 9 zu erwarten?
5. Was spricht aus Sicht des Regierungsrates dafür, dass alle Postauto-Linien zum Bahnhof Wiedikon führen und dort enden?
6. Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein, dass der Regierungsrat 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 zu leiten?
7. Welches sind die Einflussmöglichkeiten des Kantons für ein Projekt hinsichtlich einer Änderung der Linienführung (Kosten, Haltestellendichte, etc.)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Pia Ackermann, Andreas Hauri und Felix Hoesch, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Eine Analyse der Verkehrsentwicklung bedingt, dass die Verkehrsdaten über einen längeren Zeitraum am selben Ort erhoben werden. Die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich betreibt an rund 85 Standorten automatische Dauerzählstellen für den Motorisierten Individualverkehr (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 Hermetschloobücke)
- 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 einen um rund 15% geringeren MIV. Dieser Rückgang ist auf die 2009 eröffnete Westumfahrung und die bis 2013 dazugehörenden flankierenden Massnahmen zurückzuführen.

An der Albisriederstrasse (Höhe Hubertus) blieb die Verkehrsmenge über die betrachteten Jahre ungefähr gleich gross, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, dass diese Stelle nicht an einer Einfallachse liegt und daher nicht von der Verkehrsabnahme 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 Einwohnerzahl in den letzten 20 Jahren um knapp 10% gestiegen ist.

Die Verkehrsentwicklung des öffentlichen Verkehrs 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 knapp 12%. Eine ähnliche Entwicklung erfuhren die betroffenen Linien des öffentlichen Verkehrs in den angefragten Querschnitten. So stieg z.B. die Nachfrage im gleichen Zeitraum im Streckenabschnitt Goldackerweg–In der Ey um 9%, zwischen Grimselstrasse und Kappeli um 11% oder zwischen Rautistrasse und Untermosstrasse um 7%. Einen überdurchschnittlichen Anstieg von 50% verzeichnet lediglich der Abschnitt zwischen Flurstrasse und Kappeli. Der Anstieg ist vor allem auf ein starkes Wachstum der Linie 95 zurückzuführen, die den Bahnhof Altstetten mit dem Freilagergebiet verbindet.

Die Nachfrageentwicklung auf den betroffenen Streckenabschnitten zeigt insgesamt somit keine nennenswerten Abweichungen vom gesamtstädtischen Bild, lediglich ein Querschnitt weist überdurchschnittliche Zuwachsraten auf, die auf die vor allem im Gebiet Freilager entstandenen Arbeitsplätze zurückzuführen sind.

Zu Frage 2:

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

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

Ebenfalls rund 20% des Quellverkehrs verlassen den Kreis 3 über die Allmendstrasse. Ausfallachsen mit einem Anteil am Quellverkehr von 7% bis 13% sind die Birmensdorfer-, Albisrieder-, Seebahn- und Bederstrasse sowie die Zypressenstrasse von der Ämtlerstrasse und die Zweierstrasse.

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

Wird der Kreis 3 als Ganzes betrachtet, sind folgende 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 (jeweils 14%). 30% des MIV-Aufkommens stammen aus dem restlichen Kantonsgebiet, 13% stammen von ausserhalb des Kantons Zürich.

Im Kreis 9 gelangen rund 15% des Ziel- und Quellverkehrs von Schlieren über die Badenerstrasse West in den Kreis 9 und verlassen ihn auch wieder auf derselben Achse. Jeweils rund 13% des Ziel- und Quellverkehrs benutzt die Europabrücke Richtung Höngg und die Autobahn A 1. Auf der Albisrieder- (Alte Waldegg), Berner-, Hardturm-, Pfingstweid-, Herdern-, Badener- (Ost), Fellenberg- und Triemlistrasse beträgt der Anteil am Ziel- und Quellverkehr des Kreises 9 jeweils zwischen 3% und 7%.

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

Zu Frage 3:

Beim öffentlichen Verkehr (öV) mit Ziel Kreis 3 stammen etwa zwei Drittel aus anderen Stadtkreisen der Stadt Zürich. Das höchste Aufkommen entfällt auf die Kreise 1 (19%) und 9 (9%). 19% stammen aus dem restlichen Kantonsgebiet und 14% von ausserhalb des Kantons Zürich.

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

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

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

Zu Frage 4:

Die VBZ-Studie «züri-linie 2030» zeigt die geplante Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich auf. Für den Kreis 9 erfolgen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 folgende Angebotsänderungen:

- Die teilweise Überlagerung der Linien 35 und 78 wird aufgehoben, um das Angebot zu vereinfachen. Neu verkehrt die Linie 35 bis Betriebsschluss und auch an Sonntagen immer zwischen Solidapark und Friedhof Eichbühl. Die Linie 78 endet während der gesamten Betriebszeit im Dunkelhölzli statt teilweise am Farbhof. Sie verkehrt während der Hauptverkehrszeit neu im 7,5-Minuten-Takt.
- Die Linie 67 wird bis Bahnhof Wiedikon verlängert. Die Linie 67 wird in den Nebenverkehrszeiten auf einen 15-Minuten-Takt zurückgenommen.
- Die Linien 71 und 95 werden zu einer Linie verknüpft, welche die Nummer 83 erhält. Damit entsteht eine durchgehende Buslinie vom Bahnhof Altstetten via Kappeli, Hubertus, Albisriederplatz, Bahnhof Hardbrücke bis Milchbuck.
- Die Linie 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 Linie 2 verkehrt vom Farbhof weiter bis Schlieren und die Limmattalbahn via Hohlstrasse bis Bahnhof Altstetten. Ausserdem ist die Umstellung der Linie 80 auf einen Trolleybusbetrieb geplant.

Zu Fragen 5 und 6:

Die S-Bahn-Linien 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 Einzugsbereich 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, so dass 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. 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. Eine Führung der Buslinie zum Bahnhof Altstetten bringt somit für die Fahrgäste kaum einen Mehrwert.

Mit der Führung der Postauto-Linien zur Endhaltestelle Bahnhof Wiedikon erschliesst sich den Fahrgästen hingegen eine zusätzliche Destination, die aus dem Knonaueramt sonst nur umständlich zu erreichen wäre. Mit der Linienführung von der Waldegg über den Umsteigeknoten Zürich Triemli und die Birmensdorferstrasse zum Bahnhof Wiedikon ergeben sich für die Fahrgäste der Postauto-Linien ausserdem verschiedene 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 die Endhaltestelle 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 Freystrasse und drei Einsteige-Haltekanten zur Verfügung. Eine Verteilung der in Wiedikon endenden Linien auf verschiedene Endhaltstellen brächte einen erheblichen Mehrbedarf an 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 aller Postauto-Linien bis zum Bahnhof Wiedikon ist somit sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch aus Betreibersicht sinnvoll. Die Umlegung einiger oder aller Postauto-Linien Richtung Bahnhof Altstetten hätte aus Sicht der Fahrgäste 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 zum für das Knonaueramt wichtigen Standort der Kantonsschule Wiedikon verloren. Die Führung der Buslinien fällt im Übrigen nicht in die Zuständigkeit des Regierungsrates, sondern in diejenige des Verkehrsrates.

Zu Frage 7:

Der Kantonsrat ist gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1) für die Genehmigung des Rahmenkredits und die Festlegung der Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes zuständig. In den Grundsätzen legt der Kantonsrat alle zwei Jahre die Ziele und Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs fest. Diese werden im sogenannten Fahrplanverfahren zu konkreten Angebotsänderungen weiterentwickelt.

Das Fahrplanverfahren steht unter der Leitung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Die Hauptansprechpartner des ZVV im Fahrplanverfahren sind die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen, die Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) und die Gemeinden. Weitere Organisationen werden vor allem im Rahmen der RVK begrüsst. 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.

Wo immer möglich, wird schon während des Fahrplanverfahrens versucht, Einigung über die neuen Angebote zu erzielen. Sollte dies im Einzelfall nicht gelingen, steht den Gemeinden mit der Rekursmöglichkeit gegen den Entscheid des Verkehrsrates ein wichtiges Instrument zur Verfügung. Rekursinstanz ist der Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat seine Einflussmöglichkeiten somit insbesondere im Rahmen der alle zwei Jahre erfolgenden Festlegung der Grundsätze, Ziele und Stossrichtungen für die künftige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Strategie ZVV). Im Rahmen des operativen Fahrplanverfahrens kommt ihm keine eigene Rolle mehr zu.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der stv. Staatsschreiber:
Hösli