

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 364/2018

Sitzung vom 6. Februar 2019

97. Anfrage (ÖV- und allgemeine Verkehrssituation in den Zürcher Stadtquartieren Witikon, Hottingen und Hirslanden)

Die Kantonsräte Marc Bourgeois, Zürich, und Christian Schucan, Uetikon a. S., sowie Kantonsrätin Eva-Maria Würth, Zürich, haben am 26. November 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton Zürich (bzw. der ZVV) sowie die Stadt Zürich wurden in den vergangenen Jahren im Verkehrsbereich in den Quartieren Witikon, Hottingen und Hirslanden verschiedentlich aktiv. In der Summe muss heute festgestellt werden, dass das ÖV-Angebot mehrheitlich verschlechtert wurde, während gleichzeitig auch der MIV an immer mehr Orten stockt. Und dies ohne eine erhebliche Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse der betroffenen Bevölkerung, und obwohl Witikon über einen für die Stadt Zürich denkbar schlechten Modalsplit verfügt.

Beim ÖV wurde eine Tramlinie ersatzlos gestrichen (bisherige Linienführung des Trams 8 ab Bellevue). Überdies wurde die Buslinie 34 gestrichen und durch eine verlängerte Buslinie 31 ersetzt. Dies, um dem berechtigten Anliegen der «Kleinstadt» Witikon nach einer Direktverbindung ins Stadtzentrum gerecht zu werden. Allerdings handelt es sich bei der gewählten Lösung nicht um die von verschiedenen Parteien und dem örtlichen Quartierverein favorisierte Variante.

Seither leiden die Linien 8 und 31 an einer unbefriedigenden Fahrplanstabilität mit entsprechenden Auswirkungen auf die Reisezeit und die Zuverlässigkeit der Anschlüsse. Die Pünktlichkeit der Linie 8 bspw. liegt seit dem Fahrplanwechsel in der Abendspitzenstunde bei lediglich 68,8 Prozent. Dies alles trifft die drei Quartiere Witikon, Hottingen und teilweise Hirslanden. Hinzu kommt eine Komfort- und Sicherheitseinbusse für ÖV-Passagiere von und nach Witikon. Während die komfortable Haltestelle am Klusplatz weniger genutzt wird, stehen die Passagiere unter beengten Verhältnissen und teils ohne Witterungsschutz an der Hegibachstrasse. Auch die Umsteigewege sind länger und teils gefährlicher geworden. Zumindest vorübergehend fehlt zudem auch eine der Haltestellen der Buslinie 31 am Hegibachplatz.

Entsprechend ist die direkte Busverbindung ins Stadtzentrum ein viel diskutiertes Thema in Witikon geblieben. Die lokale FDP befragte im Frühjahr 2018 die gesamte Bevölkerung Witikons zu den verschiedenen Varianten (bisheriger Zustand, heutiger Zustand sowie Bus 34 über Hottingerplatz bis HB). Bei einem Rücklauf von 20% sprachen sich je rund 42% für den früheren Zustand bzw. für eine direkte Linienführung über

den Hottingerplatz aus. Nur rund 15% favorisierten den heutigen Zustand. Die Umfrage ist zwar nicht repräsentativ, vermittelt aber doch einen Eindruck über die unbefriedigende Gemütslage der Betroffenen.

Die Stadt hat die Zuverlässigkeit der Linie 31 inzwischen zwar mit weiteren Massnahmen leicht verbessert. Eine befriedigende Lösung, welche nicht gleichzeitig den MIV noch mehr in Mitleidenschaft zieht, ist aber mit den heutigen Linienführungen nicht in Sicht.

Im Bereich des MIV ist festzustellen, dass mit der Durchbindung der Buslinien 31 und 34 der Klusplatz zum Problemknoten wurde. Die Wartezeiten auf den wichtigsten Zubringerstrassen zum Klusplatz sind gestiegen. Das Echo aus dem Quartier zeigt, dass immer mehr MIV-Benützende diesem Knoten unter Inkaufnahme von Schleichwegen bewusst ausweichen. Daneben hat sich auch die Verkehrssituation am Zeltweg verschlechtert, teils stehen mehrere Busse hintereinander im Stau.

Es ist es wenig verständlich, wenn an Orten, an denen die Bevölkerung doch leicht zunimmt, eine markante Angebotsverschlechterung in Kauf genommen werden muss und zugleich der MIV darunter leidet. Denn auch im Korridor Witikon wird die Nachfrage bis 2030 um rund 20% zunehmen. Insgesamt sind ähnlich viele Personen von Verschlechterungen betroffen wie etwa in der Stadt Dübendorf wohnen. So macht man der Bevölkerung den ÖV nicht schmackhaft.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass das ÖV-Angebot für die Quartiere Witikon, Hottingen und Hirslanden in der jüngeren Vergangenheit ausgedünnt wurde und/oder unzuverlässiger und teils weniger komfortabel wurde? Falls nein, warum nicht bzw. wo sieht der Regierungsrat im Gegenzug Verbesserungen?
2. Ist sich der Regierungsrat dessen bewusst, dass sich die Situation für den MIV im Zuge der Durchbindung der Buslinie 31 auf der Ein- und Ausfallsachse rund um den Klusplatz spürbar verschlechtert hat?
3. Ist der Regierungsrat bereit, rund ein Jahr nach den verschiedenen Umstellungen im ÖV-Bereich gemeinsam mit dem ZVV eine Auslegeordnung vorzunehmen und dabei insbesondere unter Verwendung neuer Technologien (bspw. Swiss Trolley plus) eine investitionsarme Direktverbindungs-Variante Kienastewies – Klusplatz – Hottingerplatz – Heimplatz – HB erneut gründlich zu prüfen?
4. Plant der ZVV insbesondere in urbanen Gebieten im Sinne von Kosteneinsparungen, einer flexibleren Liniennetzplanung und einem geringeren Schadstoffausstoss künftig den vermehrten Einsatz von rein elektrisch betriebenen und zumindest teilweise von Oberleitungen unabhängigen Bussen (bspw. Swiss Trolley plus)? Falls nein, warum nicht?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marc Bourgeois, Zürich, Christian Schucan, Uetikon a. S., und Eva-Maria Würth, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird im Rahmen des zweijährigen Fahrplanverfahrens festgelegt. In den drei genannten Quartieren fand auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 eine grössere Veränderung statt. Gestützt auf die Netzentwicklungsstudie der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) aus dem Jahr 2006 und die Netzentwicklungsstrategie «Züri-Linie 2030» wurde das öV-Angebot im Raum Witikon/Hirslanden/Hottingen neu geordnet:

- Die Tramlinie 8, die bisher ab Bellevue über Kunsthaus und Römerhof zum Klusplatz führte, fährt seither ab Bellevue via Kreuzplatz und Römerhof zum Klusplatz. Sie ersetzt auf diesem Abschnitt die Linie 15, die neu am Bahnhof Stadelhofen endet.
- Die Buslinie 31 wurde ab Hegibachplatz zum Klusplatz und nach Witikon verlängert; im Abschnitt Klusplatz–Witikon ersetzt sie die bisherige Linie 34.

Mit der Verlängerung der Linie 31 konnte die langjährige Forderung aus Witikon nach einer umsteigefreien Verbindung von Witikon ins Stadtzentrum erfüllt werden. Neu verfügen sämtliche Haltestellen entlang der Strecke Klusplatz–Kienastewies und die Haltestelle Freiestrasse über eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof. Die Einkürzung der Linie 15 hat zur Konsequenz, dass die beiden Haltestellen Hölderlinstrasse und Römerhof durch zwei statt drei und der Hottingerplatz durch eine statt zwei Tramlinien bedient werden. Sie verfügen damit aber immer noch über ein sehr gutes Angebot. Auch der Klusplatz wird weiterhin durch vier Linien sehr gut bedient, auch wenn eine der drei Tramlinien durch eine zweite Buslinie ersetzt wurde. Durch die Neuordnung haben sich ab einzelnen Haltestellen neue Direktverbindungen ergeben, während andere Verbindungen nicht mehr direkt angeboten werden. Hier dürften Vor- und Nachteile etwa ausgeglichen sein.

Einzuräumen ist, dass die Pünktlichkeit der Linien 8 und 31 im ersten Betriebsjahr nicht zufriedenstellend war. Die Hauptursachen lagen einerseits bei den bekannten Störstellen im Zeltweg und in der Hohlstrasse, anderseits bei verschiedenen baustellenbedingten Behinderungen. Hinzu kamen Behinderungen am Klusplatz. Im Laufe des Jahres 2018 wurden verschiedene Verbesserungsmassnahmen umgesetzt. Weitere Anpassungen sind in Vorbereitung oder Planung, wie etwa ein Zusatzkurs auf der Linie 8 und weitere Priorisierungsmassnahmen. Es liegt in der

Natur der Sache, dass in einem komplexen städtischen Umfeld selbst gut vorbereitete Veränderungen von Verkehrsangeboten Überraschungen bergen können und entsprechende Verbesserungen eine gewisse Anpassungszeit benötigen.

Insgesamt ist die Neuordnung der Angebote in den drei genannten Quartieren in weiten Teilen als grundsätzlich positiv einzustufen. Das lässt sich auch aus den Fahrgastzahlen schliessen. Der überdurchschnittliche Zuwachs an Fahrgästen im Jahr 2018 zeigt, dass das neue Angebot von der Bevölkerung trotz der anfänglichen Schwierigkeiten gut angenommen wird.

Zu Frage 2:

Der Knoten Klusplatz ist durch Lichtsignale gesteuert. Die Umstellung von drei Tram- und einer Buslinie auf je zwei Tram- und Buslinien erforderte eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung. Es trifft zu, dass nach Inbetriebnahme der veränderten Schaltung für den motorisierten Individualverkehr zunächst vermehrt Rückstaus entstanden. Durch weitere Anpassungen und Optimierungen an der Signalsteuerung konnte die Situation soweit bereinigt werden, dass sie etwa wieder dem ursprünglichen Zustand entsprechen dürfte.

Unabhängig davon, ist der Regierungsrat darauf bedacht, dass in Anwendung von Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (LS 101) bei jedem Staatsstrassenprojekt die Erhaltung der Leistungsfähigkeit geprüft und sichergestellt wird.

Zu Frage 3:

Das aktuelle Linienkonzept basiert auf einem intensiven Planungsprozess im Rahmen der erwähnten VBZ-Netzentwicklungsstudien, bei dem auch verschiedene Varianten geprüft wurden. Die VBZ und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) beobachten laufend die bestehenden und vor allem die neu eingeführten Angebote betreffend Entwicklung der Nachfrage, Betriebsstabilität, Einsatz neuer Technologien usw. Bei Bedarf werden Anpassungen am Angebot im Rahmen des regelmässig durchgeführten Fahrplanverfahrens vorgeschlagen, im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen diskutiert und gegebenenfalls Änderungen vorgenommen. Für den Regierungsrat besteht hier kein Handlungsbedarf.

Zu Frage 4:

Die VBZ haben für die Stadt Zürich in Abstimmung mit dem ZVV eine umfassende Elektrobustategie erarbeitet, die mittelfristig die flächendeckende Einführung von elektrischen Antrieben beim Bus vorsieht. Der Trolleybus bewährt sich dabei als Rückgrat der Elektrobustlotte vor allem für stark nachgefragte, topografisch anspruchsvolle Buslinien, wie etwa die Linie 31.

Das System Trolleybus kann künftig dank technologischer Entwicklungen wie dem Batterie-Trolleybus mit dynamischer Nachladung (z. B. Swiss Trolley plus) flexibler und kostengünstiger ausgestaltet werden. Vorgesehen ist, dass bei der Elektrifizierung weiterer Hauptbuslinien in Zürich nur noch ein Teil der befahrenen Strecke mit neuen Fahrleitungen versehen wird. Gestützt auf dieses Konzept ist für 2024 und 2025 die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 geplant. Mit den Linien 83 und 89 wurden zwei weitere Buslinien identifiziert, die sich allenfalls für einen Betrieb mit dynamischer Nachladung eignen. Ein grossflächiger Rückbau des bestehenden Fahrleitungssystems ist jedoch im Sinne von zukünftigen Erweiterungsmöglichkeiten weder zielführend noch vorgesehen.

Als wichtige Brückentechnologie erweisen sich zudem die Diesel-Hybridbusse. Sie erlauben bei vertretbaren Mehrkosten Dieseleinsparungen von bis zu 30%. Daneben werden auch die Entwicklungen bei den Batteriebussen intensiv beobachtet. Die VBZ haben verschiedene Batteriebusse getestet und möchten per 2020 die ersten fünf Quartierbuslinien auf Batteriebetrieb umstellen. Zudem wird die Umstellung von 18 Standardbussen auf Batteriebusse für das Fahrplanjahr 2021/2022 geprüft. Aufgrund der heute erreichbaren Fahrleistungen und Kaufpreise der Batteriebusse können allerdings noch keine Kosten eingespart werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli