

Hintergrundbericht

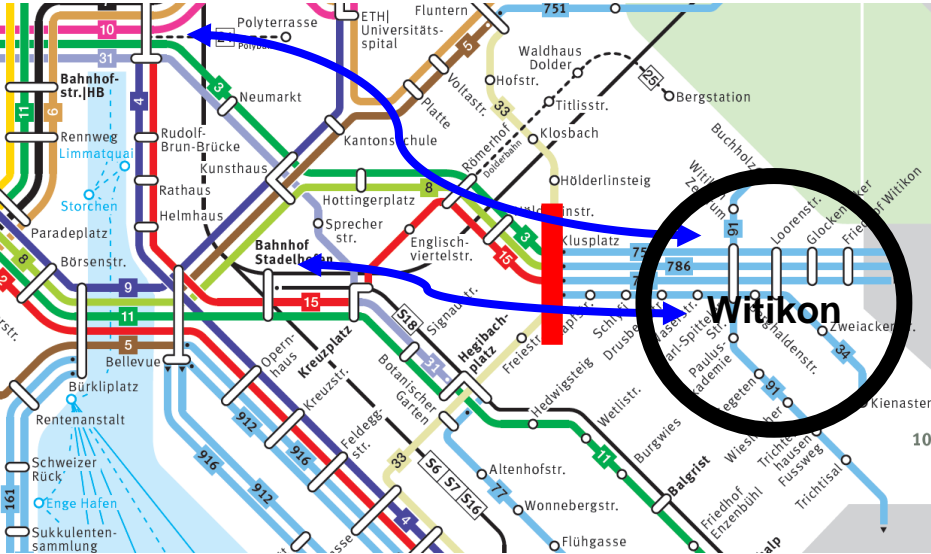
Motion: VBZ-Buslinie Witikon-Stadtzentrum, Weisung für eine direkte Verbindung (GR 2007/53)

1. Motion

Chronologie	<p>1934 Behörden stellen Verlängerung der Witiker Buslinie in City in Aussicht</p> <p>1981 QV fordert in Leitbild direkte öffentliche Verbindung in die Innenstadt</p> <p>1986 Postulat Hefti im Gemeinderat für Verlängerung der Witiker Buslinie</p> <p>1986 Interpellation für Tramverlängerung nach Witikon</p> <p>1987 Motion Hefti / Vollenweider für Busverlängerung zum Bahnhof Stadelhofen</p> <p>1987 Stadtrat bewilligt Geld für Projektierungsstudie zur Bus- / Tramverlängerung</p> <p>1987 VBZ setzen sich zum Ziel, eine Direktverbindung zwischen Witikon und dem Stadtzentrum zu schaffen</p> <p>1988 Studie über Tramverlängerung nach Witikon liegt vor</p> <p>1990 Stadtrat lehnt Bus- / Tramverlängerung ab</p> <p>1992 VBZ prüft Verlängerung Forchbahn vom Zollikerberg via Witikon zum HB</p> <p>2006 Das VBZ Linienkonzept 2025 erscheint, mit Grundsatz 2: „Jedes Quartier braucht eine direkte Verbindung ins Stadtzentrum.“</p> <p>31.01.2007 Eingang Motion</p> <p>22.08.2007 Stadtrat möchte Motion als Postulat entgegennehmen</p> <p>14.05.2008 Dringlicherklärung (98 Ratsmitglieder)</p> <p>18.06.2008 Überweisung (64:51)</p> <p>16.06.2010 Weisung des SR</p> <p>30.06.2010 Überweisung, SK PD/V</p>
Eingereicht durch	<p>Katrin Schönenberger-Meier (EVP) (vertreten durch Martin Mächler)</p> <p>Thomas Kappeler (CVP) (vertreten durch Urs Rechsteiner)</p>
Motionstext	<p>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, um eine Buslinie zu realisieren, die Witikon direkt mit dem Stadtzentrum (Bsp. Bahnhof Stadelhofen oder Hauptbahnhof) verbindet.</p>
Motionsbegründung	<p>Der Grundsatz 2 in der Tramnetzstudie 2025 der VBZ (Juli 2006) lautet, dass jedes Quartier der Stadt Zürich direkt mit dem Zentrum verbunden sein soll. Witikon bleibt die Ausnahme. In dem am Stadtrand liegenden Quartier wohnen bereits heute 10 000 Personen. Die Bautätigkeit ist nach wie vor hoch. Eine attraktive Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist unverzichtbar. Aufgrund der steilen Zufahrtsstrasse steht eine Tramlösung, wie früher angestrebt, nicht mehr zur Diskussion. Eine direkte Buslinie ist aber sowohl machbar wie auch notwendig.</p> <p>Von Seiten VBZ wird argumentiert, dass die Fahrgastfrequenz von Witikon in Richtung Stadt eine Verbesserung der Erschliessung nicht rechtfertigt. Im Interesse eines möglichst guten Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist jedoch eine Verbesserung der Qualität der Busverbindung zwingend notwendig. So kann das Potential von Witikon für den öffentlichen Verkehr voll ausgenutzt werden.</p>





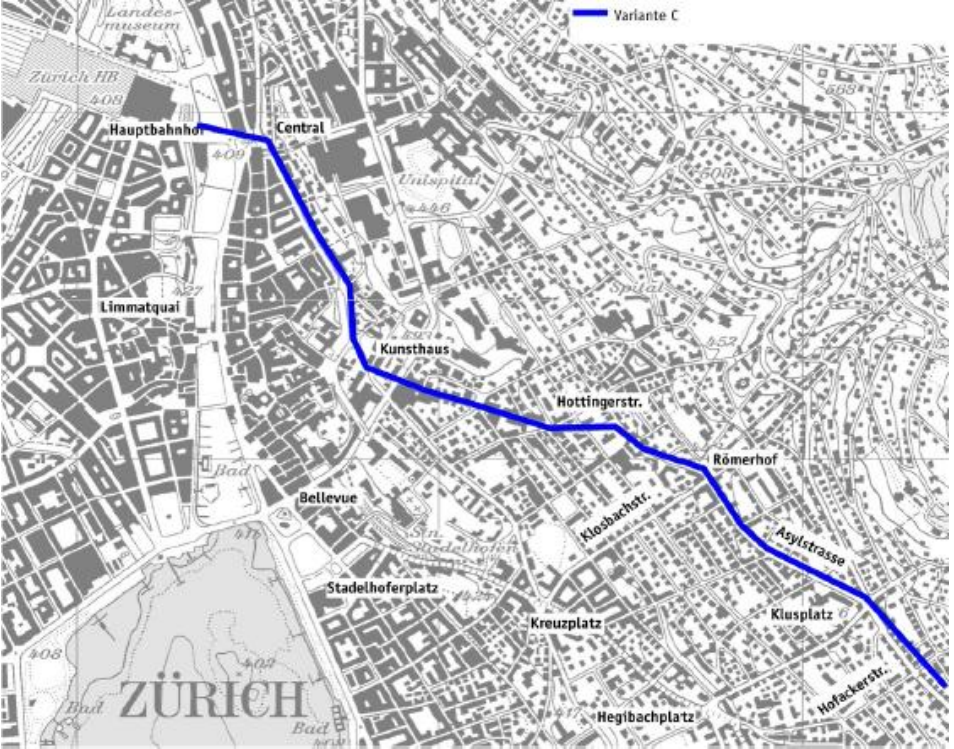
2. Situation heute und in Zukunft

Einwohner Witikon	> 10'000, < 10% Wachstum bis 2025
ÖV heute	 <p>Eine Trolleybuslinie, die alle Haltestellen Witikons bedient, geht am Klusplatz in drei (ab 2015 zwei) Tramlinien über, die ins Stadtzentrum führen. Daneben bedienen drei Regionalbuslinien als Angebotsergänzung einzelne Haltestellen in Witikon.</p> <p>Umsteigeströme am Klusplatz</p> <ul style="list-style-type: none"> › ca. 10'800 Ein-/Aussteigende am Klusplatz › ca. 40% von/aus Richtung HB › ca. 40% von/aus Richtung Stadelhofen/Bellevue <p>➔ Gemäss ZVV und SR hochwertige Verbindung ins Zentrum</p> <p>➔ Aber: einziges Quartier ohne direkte ÖV-Verbindung ins Zentrum</p>
ÖV ab 2015	<ul style="list-style-type: none"> › Neu 2 statt 3 Tramlinien am Klusplatz (Wegfall Bus 31 Hegibachplatz – HB ab 2025) ➔ Verschlechterung Situation ÖV zwischen Witikon und City ➔ Aber: heute eher Überversorgung des Klusplatzes
Klusplatz heute	<ul style="list-style-type: none"> › Probleme für Kinderwagen, Alte und Behinderte: Bus kann nicht an Haltekante fahren, zwei Tramschleifen ineinander erschweren Erreichbarkeit des hinteren Trams (inkl. Trottoirstufen). Haltestelle entspricht nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Platzverhältnisse erlauben kaum eine befriedigende Lösung. › Umsteigeverbindungen / Zuverlässigkeit werden als unbefriedigend wahrgenommen. ➔ Einziges Umsteige-Verbindung Witikon – City wird als unattraktiv wahrgenommen
MIV heute	<ul style="list-style-type: none"> › Der Querschnitt Schlyfi wird täglich von insgesamt 13'500 Fahrzeugen/Tag durchfahren. Aufgrund von Modellrechnungen kann rund die Hälfte (6'970 Fahrzeuge/Tag) dem Ziel-Quellverkehr von und nach Witikon zugeordnet werden. ➔ Maximales Umsteigepotential dürfte langfristig bei wenigen 1000 Personen liegen
MIV ab ca. 2020	<ul style="list-style-type: none"> › Klusplatz: Verkehrsplafond › Hölderlinstrasse, Römerhof, Hottingerplatz: Kaphaltestellen › Theoretisch keine Kapazitätsreduktion zulässig (kantonal klassierte Strasse) ➔ Verschlechterung Situation MIV zwischen Witikon und City. ➔ Wer einmal hinter einem Tram (und teilweise auch Bus) ist, bleibt dies oft auf der ganzen Strecke bis zum Heimplatz.
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> › Umsetzung Busverlängerung frühestens auf ca. 2015 möglich.

3. Ausgearbeitete Varianten

Die VBZ hat drei Varianten ausgearbeitet. Alle Varianten basieren auf einer Verlängerung der Trolleybuslinie 34. Eine günstigere Variante mit Autobussen ist umweltpolitisch wenig sinnvoll und technisch ungünstig (Traktionsverhältnisse Schlyfi). Aus ähnlichen (und weiteren) Gründen kommt auch eine Verlängerung einer Regionalbuslinie nicht in Frage.

- ➔ QV Witikon und FDP 7+8 erachten unabhängig voneinander nur die Variante C als zweckmässige Lösung.
- ➔ Auch in der Nutzwertanalyse der VBZ schneidet diese Variante am besten ab. Diese Analyse zeigt weiter, dass gegen Variante C v.a. die Kosten sprechen.
- ➔ Der Stadtrat dagegen spricht sich für den Fall, dass eine Verlängerung politisch gewünscht wäre, für Variante A aus. Dies ist schwer nachvollziehbar, weil diese Variante ausser den geringen Kosten selbst Witikon vor allem Nachteile, aber kaum jemandem Vorteile bringt. Damit wäre jeder ausgegebene Franken überflüssig.

<p>Variante A</p>	<p>Linienführung entlang Linie 31</p>  <ul style="list-style-type: none"> + einfache Realisierbarkeit + geringe Investitionskosten - keine Reisezeitgewinne - schlechte Fahrplanstabilität - geringere Sitzplatzverfügbarkeit
<p>Variante B</p>	<p>Linienführung am Limmatquai</p>  <ul style="list-style-type: none"> + erschliesst Vielzahl attraktiver Zielorte - hohe Investitionskosten (30 Mio.) - Benachteiligung Durchfahrer Central - Witikon gewinnt, Unterstrass verliert - Realisierbarkeit unsicher
<p>Variante C</p>	<p>Linienführung Entlang der Tramlinie 3</p>  <ul style="list-style-type: none"> + schnellste Vrb Witikon - HB + Reisezeitgewinn + Teilersatz für ohnehin wegfallende Linien 8 und 31 - hohe Investitionskosten (20 Mio.)

4. Haltung der Anspruchsgruppen

SR	<p>Der Stadtrat beantragt, auf den mit der Motion erteilten Auftrag, eine kreditschaffende Weisung für eine Buslinie vorzulegen, zu verzichten und die Motion abzuschreiben.</p> <p>Begründung:</p> <p>Kein Erfordernis</p> <ul style="list-style-type: none"> › Witikon verfügt bereits über eine gute ÖV-Erschliessung; Anschlussqualität Witikon – Zentrum entspricht den Anforderungen einer hochwertigen Verbindung des Quartiers Witikon zum HB/Stadtzentrum <p>Geringer Nutzen</p> <ul style="list-style-type: none"> › Keine der drei geprüften Varianten für eine direkte Trolleybusverbindung vermag in allen wesentlichen Punkten zu überzeugen › Beschränkte Komfortsteigerung › Geringer Reisezeitgewinn <p>Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> › Varianten B und C weisen mit Investitionskosten von 30 bzw. 20 Mio. ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf › Der ZVV lehnt die Finanzierung sowohl der Investitionskosten als auch allfälliger jährlicher zusätzlicher Betriebskosten ab. Gemäss §20 PVG müssten die Mittel durch die Stadt Zürich aufgebracht werden. Dies wäre das erste Mal seit der Einführung des ZVV 1990, dass die Stadt Zürich ein Zusatzangebot im ÖV aus Steuermitteln bezahlt. <p>Zielkonflikt mit Liniennetzentwicklungsstudie</p> <ul style="list-style-type: none"> › Ziel der busfreien Innenstadt wird verfehlt › Priorität bei der Beseitigung von Kapazitätsengpässen sowie Betriebskosten für das neue Tram Zürich-West.
SK PD/V	Es zeichnet sich eine Mehrheit mit Sichtweise des SR ab (CVP/EVP nicht in Kommission vertreten)
CVP, EVP	Unterstützen direkte Busverbindung wohl
QV Witikon	Treibende Kraft bei der Forderung nach einer direkten Busverbindung
FDP Zürich 7+8	Unterstützt direkte Busverbindung gemäss Beschluss Gesamtvorstand vom 06.09.2010

5. Erwägungen

- › Nur Variante C bringt Witikon massgebliche Vorteile, ohne für das gesamte Liniennetz wesentliche Nachteile zu bringen. Die anderen Varianten sind nicht weiter zu verfolgen.
- › Es stellt sich somit für uns die Frage, ob die Kosten dieser Variante den Nutzen rechtfertigen. Die Kosten für Variante C gestalten sich nach Angaben der VBZ wie folgt:
 - › Investitionen: 20 Mio.
 - › Betriebskosten: nach 2015: - 100'000/Jahr (tiefere Kosten)
nach 2025: + 2.7 Mio./Jahr (höhere Kosten)
 - › Kapitalfolgekosten: 1 Mio./Jahr

5.1. Argumente gegen die Busverlängerung (im Sinne des SR)

Siehe Argumente des SR in Kapitel 4. Weiter ist in Erwägung zu ziehen:

- › Bei einer Umsetzung der Buslinie würde die Stadt Zürich zudem erstmals ein Zusatzangebot im ÖV (gemäss §20 PVG) aus Steuermitteln bezahlen. Dies würde einen negativen Signalcharakter haben.

5.2. Argumente für die Busverlängerung oder eine weitere Prüfung

- › Witikon ist das einzige Quartier ohne direkte ÖV-Verbindung ins Zentrum. Eine solche Verbindung wurde Witikon seit 1934 wiederholt in Aussicht gestellt. Der „psychologische“ Effekt einer Direktverbindung darf nicht unterschätzt werden.
- › Gute Verkehrsinfrastrukturen entsprechen durchaus einem liberalen Geist. Sie dürfen auch etwas kosten. Kosten und Nutzen sind abzuwägen und mit konkurrierenden Projekten zu vergleichen.
- › Die Kosten von CHF 20 Mio. nur für die Elektrifizierung der Strecke Klusplatz – Heimplatz scheinen sehr hoch gegriffen (ab Heimplatz verkehrt heute schon die Trolleybuslinie 31, die 2025 eingestellt wird). Die Berechnung basiert auf Zahlen, die im baulichen Bereich noch nicht alle Planungen berücksichtigen und keinen Blick über die Departementsgrenze hinaus vornehmen. Die VBZ klärt noch ab, inwiefern die bestehenden Stromeinspeisungen (6 Mio.) des wegfallenden Trams weitergenutzt werden können und in welchem Ausmass überhaupt Trasse-Spreizungen nötig sind. Dass die Kosten für den Haltestellenumbau nicht berechnet werden müssen, wenn die geplanten Umbauten vor der Busverlängerung realisiert werden, dürfte klar sein und bedarf keiner weiteren Antwort der VBZ.
- › Die Investitionskosten sind aufgrund der von der VBZ für die einzelnen Komponenten veranschlagten Einzelkosten rechnerisch nicht nachvollziehbar. Untenstehende Tabelle zeigt – basierend auf Einzelkostenangaben der VBZ – eine Minimalvariante. Dabei wird berücksichtigt, dass sämtliche Haltestellen in den nächsten Jahren ohnehin umgebaut werden. Zudem wird vorerst davon ausgegangen, dass die vorhandenen Stromeinspeisungen weiterverwendet werden können. Berechnungsgrundlage: Angaben der VBZ (Anzahl Masten und Laufmeter Trasse-Spreizen: Schätzung aufgrund einer Begehung vor Ort).

Bereich	Komponente	Einzelkosten (Zahlen: VBZ)	Stk.	Zwischentotal (CHF)	Total (CHF)	Total VBZ (CHF)
Fahrleitung	Fahrleitung Strecke	700/m	1600 ¹⁾	1'120'000	1'856'000	10'000'000
	Masten neu	15'000/Masten	32 ²⁾	480'000		
	Abbruch Masten	8'000/Masten	32 ³⁾	256'000		
Trasse-Spreizen	Tramtrasse Spreizen	3'500/m	500 ⁴⁾	1'750'000	1'750'000	3'000'000
Haltestellen	Haltestellenanpassungen Bus	100'000/Haltestelle	0	0	0	1'000'000
Stromversorgung	Stromeinspeisung	3 Mio./Stück	0	0	0	6'000'000
Gesamttotal					< 4 Mio.	20 Mio.

¹⁾ Strecke Klusplatz – Heimplatz ^{2), 3), 4)} Grosszügige Schätzungen

Korrekterweise müsste die VBZ zudem auch Einsparungen ausweisen: Beim Wegfall der Linie 31 müssten ohne Busverlängerung die bestehenden Infrastrukturen (Fahrleitung, Masten, Haltestellen) zurückgebaut werden.

Allerdings muss berücksichtigt werden, dass sich auch bei geringeren Investitionskosten zwar die Kapitalfolgekosten, nicht aber die Betriebskosten (ab 2025 2.7 Mio./Jahr) reduzieren würden. Eine Überprüfung dieser Zahl ist mit einfachen Mitteln nicht möglich.

- › Angebotsverbesserungen haben in der Vergangenheit oftmals zu einem unerwarteten Umsteigeeffekt und einem Bauboom geführt. So etwa bei der S-Bahn, wo mehrheitlich auch nicht neue Linien gebaut wurden, sondern bestehende betrieblich optimiert wurden. Eine Busverlängerung könnte auch in Witikon zu einem solchen Effekt führen. Zudem ist Witikon eines der Quartiere, bei dem eine bauliche Verdichtung noch gut möglich ist.