

Zürich, den
2. November 2011

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 18. Mai 2011 reichten die Gemeinderäte Martin Bürlimann (SVP) und Kurt Hüsey (SVP) folgende Motion, GR Nr. 2011/158, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Vorlage zu unterbreiten, wie Schnellbusse eingerichtet werden können, welche die Stadtzürcher Aussenquartiere in den Stosszeiten direkt mit dem Hauptbahnhof verbinden.

Begründung:

Die Masseneinwanderung hat in Zürich zu einem Bevölkerungswachstum geführt, das mit neuen Verkehrsträgern bewältigt werden muss. Pendelbusse, die nur an wenigen Knoten halten und in den Stosszeiten die Aussenquartiere mit dem HB verbinden, können Strassen und öffentliche Verkehrsmittel stark entlasten. Die Reisezeit für Bewohner der Aussenquartiere würde damit deutlich sinken. Verwendet werden Gelenk-Dieselbusse. Die Trolleybusse werden jeweils bei Busbuchten überholt oder die Schnellbusse fahren auf Strassen ohne VBZ-Linien. Diese Verbindungen wären massiv schneller als Tram und Bus. Solche Schnellbusse würden zudem mit dem Umsteigeeffekt den privaten Verkehr auf den Verkehrsachsen entlasten. Routenbeispiele sind: Witikon-Klusplatz-Römerhof-HB / Rütihof-Meierhofplatz-Wipkingenplatz-HB / Leimbach-Brunau-Tessinerplatz-HB und retour. Die Schnellbusse erhalten einen eingängigen Namen wie «Züriblitz» und werden als neue Dienstleistung vermarktet. Mit zusätzlich generiertem VBZ-Aboverkauf können die Busse zum Teil amortisiert werden.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

Seit der Jahrtausendwende steigt die Wohnbevölkerung in der Stadt Zürich wieder an. Während im Jahr 2000 noch knapp 361 000 Menschen in Zürich wohnten, waren es zehn Jahre später 385 500 Menschen, also 6,8 Prozent mehr. Die aktuelle Bevölkerungsprognose für die Stadt Zürich geht bis 2020 von einem weiteren Wachstum aus, je nach Szenario wird mit einer Wohnbevölkerung zwischen 404 000 und 415 000 Personen gerechnet. Dies entspricht den Bevölkerungszahlen Anfang der 1970er Jahre – den bisher absoluten Höchststand erreichte die Stadtzürcher Bevölkerung allerdings Ende Juli 1962 mit über 445 300 Menschen.

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) haben im Jahr 2006 eine Studie zur Liniennetzentwicklung bis 2025 vorgelegt. Diese zeigt auf, wie das bestehende Netz der Tramlinien und der wichtigsten Buslinien schrittweise ausgebaut bzw. angepasst werden soll, um in den nächsten Jahren eine steigende Nachfrage im öffentlichen Verkehr von bis zu 25 Prozent abwickeln zu können. Die Studie ging von einer Zunahme der Wohnbevölkerung um 3 Prozent und einer Zunahme der Arbeitsplätze von 11 Prozent im Zeitraum von 2005 bis 2025 aus. Zurzeit wird diese Studie aufgrund der aktuellen Datenlage überprüft und die Planung wo nötig angepasst.

Das Liniennetzkonzept der VBZ verfolgt den Grundsatz, dass möglichst viele Fahrgäste ihr Ziel schnell und ohne Umsteigen erreichen sollen. Alle Tramlinien sollen mindestens zwei der vier wichtigen Knoten Bellevue, Paradeplatz, Stauffacher und Hauptbahnhof/Central passieren, so dass für den Weg von einem Quartier ins andere in der Regel höchstens einmal umgestiegen werden muss. Die Entwicklungsgebiete der Stadt in Zürich Nord, Zürich-West und Zürich-Süd sollen mit Hilfe neuer Tramlinien direkt miteinander verbunden werden. Dazu ist eine neue, attraktive Tramtangente über die Rosengartenstrasse und die Hardbrücke geplant. Neue, auf dieser Achse tangential verlaufende Tramlinien sollen die Innenstadt entlasten, denn heute sind viele Fahrgäste zu Umwegfahrten über den Hauptbahnhof gezwungen. Gegenüber heute wird die S-Bahn u. a. mit der Eröffnung der Durchmesserlinie als innerstädtisches Verkehrsmittel weiter an Bedeutung gewinnen, weshalb das Tramnetz besser auf das S-Bahn-Netz abgestimmt werden soll. Mit der Umstellung des Grundtaktes im Tramnetz von 6,7 auf 7,5-Minuten im Dezember 2008 wurden die Anschlüsse an die S-Bahn-Abfahrten verstetigt, und mit der Inbetriebnahme des Trams Zürich-West im Dezember 2011 werden die S-Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke besser ans Tramnetz angeschlossen. Damit sind die dazu wichtigen ersten Schritte bereits gemacht.

Das Entwicklungskonzept der VBZ schafft die Voraussetzungen, dass die steigende Nachfrage im öffentlichen Verkehr mit den gegebenen Strukturen bewältigt werden kann. Die neuen Tramtangente entlasten die bestehenden Tramlinien zum Hauptbahnhof in der Stosszeit von Umwegfahrten. Die optimale Anbindung der städtischen S-Bahnhöfe ans Tramnetz mit neuen Linienführungen und auf die Zugfahrpläne abgestimmtem Takt bewirkt, dass Pendlerinnen und Pendler nicht mehr durch die Stadt zum Hauptbahnhof fahren müssen, sondern ihre Reise direkt vom nächstgelegenen S-Bahnhof aus antreten. Das heute bestehende Problem der hohen Auslastung auf den Verbindungsachsen zwischen den Quartieren und dem Hauptbahnhof in den Stosszeiten wird damit an der Wurzel gepackt, während dem die in der Motion vorgeschlagenen Schnellbusverbindungen lediglich das Symptom bekämpfen würden.

Grundsätzlich sind bei Schnellbussen zwei Einsatzbereiche zu unterscheiden: Separat geführte Busse zur Behebung von Kapazitätsengpässen auf gewissen Streckenabschnitten einerseits und Busse zur Verkürzung der Reisezeit von Aussenquartieren ins Zentrum oder zwischen verschiedenen Zentren andererseits. Die vorliegende Motion zielt vor allem auf den zweiten Einsatzbereich ab: Mit den geforderten Schnellbussen soll die Reisezeit aus den Quartieren ins Zentrum gesenkt werden.

Die Einrichtung von Schnellbusverbindungen in der Stosszeit bringt generell einige praktische Probleme mit sich:

Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personal: Für einen Schnellbusbetrieb mit Gelenkdieselnbussen in den Stosszeiten müssen die entsprechenden Fahrzeuge zusätzlich zur bestehenden Flotte beschafft und vorgehalten werden, denn gerade in der Hauptverkehrszeit sind alle verfügbaren Fahrzeuge bereits im Einsatz. Für den Rest des Tages werden diese Fahrzeuge nicht benötigt, was die Wirtschaftlichkeit des Gesamtbetriebs belastet. Verteuernd wirkt sich auch der zusätzliche, nicht auf den Schichtdienst abgestimmte Personaleinsatz aus.

Linienführung: Die Motionäre schlagen vor, dass die Schnellbusse die Regelbusse während dem Halt an den Busbuchten überholen oder auf Strassen ohne VBZ-Linien verkehren könnten.

Gerade in den Hauptverkehrszeiten stockt auf den Strassen der motorisierte Individualverkehr (MIV). Wird ein Schnellbus auf dem gleichen Fahrweg wie der reguläre Bus geführt, kann er von den umgesetzten Bevorzugungsmassnahmen wie Busspuren oder Beeinflussung von Lichtsignalen zugunsten des öffentlichen Verkehrs profitieren. Auf längeren Strecken wird er allerdings fast zwangsläufig auf den Regelbus «auffahren». Ein Überholen während des Haltes der Regelbusse an Busbuchten ist grundsätzlich möglich, allerdings sind die

Haltestellen nicht überall mit Busbuchten ausgestaltet. Wo diese fehlen, muss sich der Schnellbus zum Überholen in die «normale» MIV-Spur eingliedern – mit entsprechendem Zeitverlust.

Bei einer Linienführung der Schnellbusse auf Strassen ohne VBZ-Linien müssten die Busse auf sämtliche Bevorzugungsmassnahmen verzichten und im teilweise stockenden Verkehrsfluss mitfahren. Die Fahrzeit würde unberechenbar und das Angebot für die Fahrgäste damit unattraktiv. Da die VBZ-Fahrzeuge in aller Regel auf den Hauptachsen verkehren, auf welchen aus Rücksicht auf die Wohnbevölkerung der motorisierte Verkehr konzentriert wird, wäre ein solches Ausweichen der Schnellbusse zudem praktisch nur auf Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen möglich. Dies entspricht nicht dem Ziel der Mobilitätsstrategie, die Wohngebiete von Lärm und Abgasen zu entlasten.

In den Jahren 2000 und 2001 hatten die VBZ bereits Erfahrungen mit zwei den vorgeschlagenen Schnellbussen vergleichbaren Direktbuslinien zur Verkürzung der Reisezeit gesammelt. Es handelte sich dabei um die Linie 81 vom Bahnhof Altstetten zur ETH Hönggerberg und die Linie 82 von Oerlikon zur ETH Hönggerberg. Es zeigte sich, dass die Fahrgäste der parallel verlaufenden Linie 80 wenig Verständnis hatten, wenn nicht ausgelastete Direktbusse an ihnen vorbeifuhren, währenddem die regulären Fahrzeuge während der Hauptverkehrszeit mit Kapazitätsengpässen zu kämpfen hatten. Dort, wo die Direktbusse die MIV-Spur benutzen mussten, waren sie kaum schneller als die regulären Busse, auf den Busspuren wurden sie durch die Regelbusse «ausgebremst». Das Konzept der Direktbusse wurde deshalb zugunsten einer Verstärkung der regulären Linie wieder aufgegeben.

Schnellbusse zur Behebung von Kapazitätsengpässen können dagegen in Einzelfällen sinnvoll sein, wenn eine klare Trennung von Nutzergruppen möglich ist. Ein Beispiel sind die geplanten Schnellbusse auf der Linie 69, welche ab dem kommenden Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 jeweils in den Spitzenzeiten ohne Halt zwischen Bucheggplatz und ETH Hönggerberg verkehren werden. Das Schnellbusangebot richtet sich dabei klar an die Studierenden und Mitarbeitenden der ETH Hönggerberg, der reguläre Bus dient den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie den Angestellten und Besuchern des Waidspitals. Da es sich hier um eine relativ kurze Strecke handelt, kann durch eine geschickte Fahrplangestaltung das Problem des «Auffahrens» bzw. des Überholens vermieden werden, indem der Schnellbus jeweils kurz vor einem regulären Bus abfährt. Bevor der Schnellbus den vorausfahrenden Regelkurs eingeholt hat, hat dieser sein Endziel bereits erreicht.

Auf den in der Motion genannten Verkehrsachsen planen die VBZ jedoch andere taugliche Massnahmen zur Entlastung, wo dies aufgrund der Fahrgastzahlen nötig ist:

Witikon–Klusplatz–Römerhof–HB: Im Rahmen der Beantwortung der Motion GR Nr. 2007/53 von Gemeinderätin Kathrin Schönenberger-Meier (EVP) und Gemeinderat Dr. Thomas Kappeler (CVP) betreffend VBZ-Buslinie Witikon–Stadtzentrum, Weisung für eine direkte Verbindung, liessen die VBZ durch ein Ingenieurbüro Wunschzielorte der Fahrgäste im Stadtzentrum ermitteln. Es hat sich gezeigt, dass rund 40 Prozent der Fahrgäste aus Witikon zum Hauptbahnhof reisen, rund 40 Prozent in den Raum Stadelhofen/Bellevue und rund 20 Prozent an weitere verschiedene Ziele. Es lässt sich damit keine so eindeutige Nutzergruppe definieren, wie dies im Falle der Erschliessung der ETH Hönggerberg der Fall ist. Da die Kapazitäten auf den bestehenden Linien grundsätzlich ausreichen, setzen die VBZ deshalb kurz- und mittelfristig auf die Optimierung der Umsteigeverbindungen am Klusplatz.

Rütihof–Meierhofplatz–Wipkingerplatz–HB: Seit Dezember 2010 besteht auf der Linie 46 ein Entlastungskonzept mit Beiwagen. Während der Hauptverkehrszeit am Morgen werden zusätzliche Fahrzeuge zur Kapazitätserhöhung zwischen Lehenstrasse und Bahnhofquai eingesetzt. Ab Dezember 2011 wird dieses Beiwagenkonzept mit weiteren Kursen in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und zusätzlich am Abend ergänzt.

Leimbach–Brunau–Tessinerplatz–HB: Der von den Motionären vorgeschlagene Schnellbus

wäre eine Parallelerschliessung zur S-Bahn-Linie S4. Diese verbindet Leimbach in den Stosszeiten montags bis freitags im 10-Minuten-Takt via Zürich Manegg–Brunau–Saal-sporthalle–Giesshübel–Selnau mit dem Hauptbahnhof. Die Fahrzeit der S-Bahn von zwölf Minuten von Leimbach bis Hauptbahnhof dürfte in etwa auch der Fahrzeit auf der Strasse entsprechen, wobei diese in den Stosszeiten schwierig zu kalkulieren ist. Ein Mehrwert der vorgeschlagenen Busverbindung ist deshalb in den Augen der VBZ nicht erkennbar.

Der Stadtrat lehnt aus den genannten Gründen die Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

der Stadtschreiber

Ralph Kühne