

Zürich,  
29. Februar 2012

## **Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat**

---

### **Dringliche Motion von Christoph Gut und Marlène Butz betreffend Buslinie 39, Verlegung der Endhaltestelle und Erhöhung der Fahrtintervalle, Verzicht auf Erfüllung, Abschreibung**

Am 3. Februar 2010 reichten Gemeinderat Christoph Gut (SP) und Gemeinderätin Marlène Butz (SP) folgende Motion, GR Nr. 2010/70, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, die Attraktivität des Quartierbusses 39 mit mindestens folgenden beiden Massnahmen zu steigern:

- a) Die Buslinie wird zum Milchbuck verlängert und die talseitige Endhaltestelle zur Haltestelle Milchbuck verlegt.
- b) Der Fahrtakt wird auf Fahrintervalle von 20 Minuten erhöht.

#### Begründung

In der Bemühung, Sparvorgaben des Zürcher Verkehrsverbundes umzusetzen, wurden in den vergangenen drei Jahren die Linienführung, Anzahl und Orte der Haltestellen sowie der Takt des Quartierbusses 39 mehrmals verändert bzw. reduziert, wobei mit jeder Umstellung die Buslinie 39 an Attraktivität einbüsste. Mit der Angebotsreduktion wurde zwar erreicht, dass alle Kurse mit nur einem statt wie früher mit zwei Fahrzeugen gefahren werden können, letztlich wurden aber wesentliche Anliegen und Bedürfnisse im Quartier übergangen. Es ist daher anzunehmen, dass sich die erwünschte höhere Auslastung der Linie und somit ein besserer Kostendeckungsgrad nicht einstellen. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es verschiedener Massnahmen, wie sie teilweise bereits von Marcel Z'graggen und Richard Rabelbauer mit dem Postulat (2009/99) vorgeschlagen wurden, die diese Buslinie wieder attraktiv machen.

Die Buslinie 39 nimmt zwei wesentliche Funktionen wahr: Sie bindet, zusammen mit der Seilbahn Rigiblick, das Quartier oberhalb der Winterthurerstrasse an das restliche VBZ-Netz an, und sie dient Ausflüglern und Zoobesucherinnen als direkte Verbindung zwischen dem Knoten Irchel / Milchbuck und dem Zürichberg bzw. Zoo. Für beide Bedürfnisse bietet die Buslinie 39 heute kein optimales und attraktives Angebot an. Dies wird mit der vorgeschlagenen Verlegung der Endhaltestelle und der Taktverdichtung korrigiert.

Die Endhaltestelle Letzistrasse ist wenig attraktiv sowohl in Bezug auf die weiterführenden Verbindungen (Umsteigebeziehung aufs Tram) als auch in Bezug auf die Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (e.g. fehlende überdachte Sitzgelegenheiten). Die Haltestelle Milchbuck böte als Endstation nicht nur eine optimale Infrastruktur (Kiosk, Geldautomat, Telefon, Toiletten), sondern mit vier Tramlinien (Nr. 7, 9, 10 und 14) und zwei Buslinien (Nr. 69 und 72) auch eine sehr gute Anbindung ans übergeordnete VBZ-Netz, und damit ein beachtliches Passagierpotential. An der Endstation wartende 39er-Busse wären am Milchbuck von weither sichtbar und die Abfahrzeiten könnten an den elektronischen Haltestellenanzeigen angezeigt werden, wodurch das Angebot besser wahrgenommen würde als an der Letzistrasse.

Gerade angesichts der vom Stadtrat angekündigten Parkplatzgebührenerhöhung beim Zoo, welche von den MotionärInnen sehr begrüsst wird, ist es wichtig, eine attraktive Alternative zu bieten.

Der Stadtrat lehnte die Entgegennahme der Motion am 7. April 2010 ab. Der Gemeinderat überwies am 21. April 2010 die dringlich erklärte Motion (vergleiche Beschluss-Nrn. 5537, 5614 und 5805/2008) mit 78 gegen 43 Stimmen dem Stadtrat.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt (Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates). Der Stadtrat erstattet, gestützt auf Art. 92 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Gemeinderates, folgenden Bericht:

## **Kurze Vorgeschichte**

Die Verkehrsbetriebe hatten vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2006 hin die Vorgabe erhalten, 21 Linien mit niedrigem Kostendeckungsgrad zu überprüfen und insgesamt 1,7 Mio. Franken jährlich einzusparen. Auch die Quartierbuslinie 39 zählte zu diesen Linien mit tiefer Kostendeckung, weshalb die Verkehrsbetriebe deren Takt per Dezember 2006 von drei auf zwei Kurse pro Stunde reduzierten (30-Minuten-Takt). Die Haltestelle Im Klösterli wird seither nur noch einmal pro Stunde bedient. Da es sich in der Folge zeigte, dass eine halbe Stunde für den Umlauf zwischen den Endhaltestellen und den zu gewährenden Mindestaufenthalt für das Fahrpersonal zu knapp war, wurde im Frühjahr 2009 die Linienführung angepasst und die Haltestelle Strickhof in die Möhrlistrasse verlegt. Der Bus wendet seither ab der Haltestelle Letzistrasse via Winterthurerstrasse–Möhrlistrasse–Letzistrasse zurück zur Haltestelle Langensteinenstrasse und weiter zum Zoo. Durch den Verzicht auf die Fahrt zum Irchel konnte die Fahrzeit so weit verkürzt werden, dass der Fahrplan der Linie 39 wieder eingehalten werden kann.

In der Folge zeigte sich, dass die in die Möhrlistrasse verlegte Haltestelle für die Bewohnerinnen und Bewohner des nahen Altersheims Oberstrass über einen steilen Zugangsweg mit Treppe nur erschwert zugänglich ist, womit ihre Mobilität stark eingeschränkt wurde. Im Dezember 2010 wurde deshalb die neue Haltestelle Schanzackerstrasse eingerichtet. Sie ist für die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims auf kurzem, nahezu ebenem Fussweg gut erreichbar.

Weitere Anpassungen an der Linienführung und am Angebot sind für die nächsten Jahre nicht geplant.

## **Heutige Erschliessungssituation und Auslastung der Linie 39**

Die Linie 39 dient heute zur Quartiererschliessung von Oberstrass und Fluntern mit den umliegenden Wohnquartieren und insbesondere auch dem Altersheim Oberstrass und dem Pflegezentrum Irchelpark. Sie stellt den Anschluss ans Tramnetz an den beiden Endpunkten Zoo (zu den Linien 6 bzw. am Sonntag auch 5) und Letzistrasse (Linien 9 und 10) her. Insbesondere an Wochenenden wird die Linie auch von Zoobesuchenden genutzt, allerdings ist diese zusätzliche Nachfrage stark von gutem Wetter abhängig. Für die Kostendeckung der Linie 39 ist deshalb eine gute Grundauslastung von entscheidender Bedeutung.

Die Fahrgastzahlen sind im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr unter der Woche leicht gestiegen (2010: 446 Einsteiger pro Tag/Vorjahr: 437), am Wochenende dagegen deutlich gesunken (Samstag 2010: 403 Einsteiger pro Tag/Vorjahr 413; Sonntag 2010: 240 Einsteiger pro Tag/Vorjahr 365). Da es sich um Zählraten von wenigen Tagen pro Jahr handelt, unterliegen allerdings vor allem die Werte für das Wochenende wegen der erwähnten stark vom Wetter abhängigen Nachfrage starken Schwankungen.

Der ZVV hat zwar keinen minimalen Kostendeckungsgrad für bestehende Angebote definiert. Als Anhaltspunkt kann aber der minimale Kostendeckungsgrad gelten, den er verlangt, damit ein bisher nach § 20 PVG durch eine Gemeinde oder einen privaten Dritten finanziertes Zusatzangebot ins reguläre Verbundangebot übernommen werden kann. Diese Grenze liegt bei 30 Prozent oder alternativ bei durchschnittlich zehn Fahrgästen pro Kurs. Beide Werte werden von der Linie 39 heute deutlich verfehlt: Der Kostendeckungsgrad der Linie lag 2009 bei 13,53 Prozent (neuere Zahlen liegen seitens ZVV noch nicht vor). Änderungen an der Linie 39 sind vor diesem Hintergrund aus Sicht des ZVV nur in Betracht zu ziehen, wenn die dadurch generierten Zusatzeinnahmen deutlich über den Zusatzkosten zu liegen kommen.

## **Machbarkeit der Linienverlängerung und Konsequenzen**

Wie bereits schon im Antrag des Stadtrates auf Ablehnung der Motion vom 7. April 2010 dargelegt, ist die vorgeschlagene Verlängerung der Linie 39 betrieblich machbar. Die Raumsicherung für eine zusätzliche Bushaldebucht ist im Rahmen der Neugestaltung der Haltestelle

Milchbuck im Jahr 2010 erfolgt.

Wegen der längeren Fahrstrecke müssten neu in jedem Fall – unabhängig davon, ob im 30-Minuten- oder im 20-Minuten-Takt gefahren wird – zwei statt nur ein Fahrzeug eingesetzt werden. Das Klösterli-Quartier könnte dadurch wieder in jedem Umlauf und nicht mehr nur bei jeder zweiten Fahrt bedient und auch die Haltestelle Klosterweg direkt vor dem Zoo-Haupteingang könnte wieder von der Linie 39 bedient werden. Die Betriebskosten würden dadurch von Fr. 680 000.– auf rund Fr. 1 350 000.– pro Jahr ansteigen, was beinahe einer Verdoppelung entspricht.

### **Bedeutung einer Linienverlängerung und Taktverdichtung für die Grunderschliessungsfunktion**

Quartierbuslinien erschliessen im Sinne eines «Service public» insbesondere Wohnquartiere an Hanglagen ohne Hauptverkehrsachse sowie Institutionen wie Friedhöfe, Alterswohnsiedlungen und Pflegeheime. Da die Quartierbusse sich typischerweise in schmalen Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen und mit engen Wendepunkten bewegen müssen, kommen oft Klein- und Midibusse zum Einsatz. In Verbindung mit den Taktintervallen von üblicherweise 30, 20 oder 15 Minuten sind die Linien somit nicht in der Lage, hohe Pendlerfrequenzen oder Ausflugsverkehr zu bewältigen. Sie dienen vor allem denjenigen Quartierbewohnenden, welche zugunsten eines kürzeren Fusswegs auch eine längere Wartezeit bzw. eine Vorausplanung der Reise in Kauf nehmen.

Mit der vorgeschlagenen Verlängerung der Linie 39 bis zum Milchbuck würde das Quartier Oberstrass zusätzlich an die Tramlinien 7 und 14 sowie die Buslinien 69 und 72 angeschlossen. Für die Quartierbewohner fiele so je nach Reiseziel ein Umsteigevorgang weg und die Reisezeit würde entsprechend kürzer. In Kombination mit der Taktverdichtung ergäbe sich ohne Zweifel eine Attraktivitätssteigerung auf der Linie 39, vor allem für die Pendler in Richtung Wipkingen, Zürich-West und Höngg. Nach Einschätzung der Verkehrsbetriebe wäre in der Folge eine Erhöhung der Nachfrage um etwa zwei Drittel auf rund 750 Einsteiger pro Tag realistisch.

### **Bedeutung einer Linienverlängerung und Taktverdichtung der Linie 39 für die Zoo-Erschliessung**

Im in der Begründung der dringlichen Motion erwähnten dringlichen Postulat GR-Nr. 2009/99 von Marcel Z'graggen (CVP) und Richard Rabelbauer (EVP) vom 18. März 2009 betreffend Buslinie 39, Linienführung und Fahrtintervall, wird der Linie 39 unter anderem eine hohe Bedeutung als kürzeste Querverbindung zwischen Zürich Nord und dem Zoo beigemessen. Wird der effektive Fahrplan mit durchschnittlichen Umsteigezeiten betrachtet, zeigt sich indes, dass die Fahrzeit beispielsweise ab dem Sternen Oerlikon zum Zoo unter der Woche unabhängig von der gewählten Verbindung immer rund eine halbe Stunde beträgt. Dies gilt sowohl für die Fahrt mit der Linie 10 bis ETH/Universitätsspital und von dort weiter mit der Linie 6 zum Zoo, für die Variante Linie 10 bis Letzistrasse und von dort mit dem Bus 39 bis Zoo wie auch für eine Fahrt mit der Linie 11 zum Schaffhauserplatz, von dort mit der Linie 33 zum Toblerplatz und anschliessend mit dem Tram zum Zoo.

Wichtige Gründe für den hohen Anteil des MIV von 64 Prozent bei der Anreise zum Zoo sind die Faktoren Spontaneität und Familienausflug. Um den Anteil des öffentlichen Verkehrs von heute 34 Prozent zu steigern, muss deshalb den Bedürfnissen der Zielgruppe von Familien mit (Klein-)Kindern spezielle Beachtung geschenkt werden. Die absolute Reisezeit ist für diese Passagiere sicher wichtig – mindestens ebenso entscheidend sind jedoch eine möglichst geringe Anzahl Umsteigevorgänge und die Möglichkeit zum komfortablen Transport von Kinderwagen und Gepäck in Fahrzeugen mit niederflurigem Einstieg und genügend Abstellflächen.

In dieser Hinsicht bliebe die Linie 39 für die Fahrgäste aus dem Raum Zürich Nord/Irchel

auch nach einer Verlängerung und Taktverdichtung deutlich weniger attraktiv als die Verbindung via ETH/Universitätsspital mit den Tramlinien 10 und 6 (100 Prozent Niederflur): Wegen der Linienführung durchs Quartier können auf der Linie 39 nicht beliebig grosse Busse eingesetzt werden. Der Platz zur Gepäckmitnahme ist beschränkt. An Wochenenden mit hohem Passagieraufkommen besteht die Gefahr, dass Fahrgäste mit Kinderwagen stehen gelassen werden müssen.

## **Fazit**

Die Verlängerung der Linie 39 zum Milchbuck und die gleichzeitige Verdichtung auf den 20-Minuten-Takt sind betrieblich möglich. Die Attraktivität des Grundangebots für die Quartierbevölkerung würde damit verbessert. Eine wesentliche Erschliessungsfunktion für den Zoo kann die Linie allerdings auch weiterhin nicht übernehmen, da in den Fahrzeugen nicht genügend Platz zur Mitnahme von Kinderwagen vorhanden ist und die Busse an schönen Wochenenden nicht über genügend Kapazität verfügen. Das für diese Verlängerung zusätzlich benötigte Fahrzeug würde jährlich zusätzliche Betriebskosten von rund Fr. 670 000.– (+98 Prozent) auslösen, denen geschätzte zusätzliche 300 Einsteiger pro Tag (+66 Prozent) gegenüber stehen. Der Kostendeckungsgrad der Linie würde sich dadurch weiter verschlechtern. Das zusätzliche Angebot erfüllt somit die Vorgaben für die Aufnahme ins reguläre Verbundangebot nicht. Gemäss § 20 des Personenverkehrsgesetzes sind die Gemeinden aber berechtigt, über das Verbundangebot hinaus Linienergänzungen zum Verbundtarif einzuführen und Fahrplanverdichtungen vorzunehmen. Sie tragen dabei die Kosten der zusätzlichen Verkehrsangebote. Die Stadt Zürich hat bisher immer davon abgesehen, Angebote über diesen Weg zu bestellen, und der Gemeinderat hat diesen Grundsatz jüngst mit seinem Entscheid vom 13. Juli 2011 zur Motion GR Nr. 2007/53 von Katrin Schönenberger-Meier (EVP) und Dr. Thomas Kappeler (CVP) betreffend VBZ-Buslinie Witikon–Stadtzentrum erneut gestützt, indem er auf die Erfüllung des Auftrags der Motion verzichtet und stattdessen die Einreichung einer Behördeninitiative beim Kanton Zürich beschlossen hat.

Der Stadtrat stellt deshalb – gestützt auf Art. 92 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Gemeinderates – den Antrag, auf das mit der Motion gestellte Begehren zu verzichten und diese als erledigt abzuschreiben.

Der Stadtrat stellt zudem Antrag, auch das Postulat, GR Nr. 2006/138, von Marlène Butz (SP) und Astrid Hirzel (CVP) vom 3. Mai 2006 betreffend VBZ, Fahrplan der Buslinie 39, sowie das dringliche Postulat, GR Nr. 2009/99, von Marcel Z'graggen (CVP) und Richard Rabelbauer (EVP) vom 18. März 2009 betreffend Buslinie 39, Linienführung und Fahrtintervall, abzuschreiben. Er hat die entsprechenden Anliegen eingehend geprüft, sieht aber aus den oben dargelegten Gründen keine Möglichkeit zur Umsetzung.

## **Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom Bericht betreffend die dringliche Motion, GR Nr. 2010/70, von Christoph Gut (SP) und Marlène Butz (SP) vom 3. Februar 2010 betreffend Buslinie 39, Verlegung der Endhaltestelle und Erhöhung der Fahrtintervalle, wird Kenntnis genommen.**
- 2. Auf den mit der dringlichen Motion von Christoph Gut (SP) und Marlène Butz (SP) vom 3. Februar 2010 betreffend Buslinie 39, Verlegung der Endhaltestelle und Erhöhung der Fahrtintervalle, erteilten Auftrag, die Attraktivität der Quartierbuslinie 39 durch Verlängerung zum Milchbuck und Erhöhung des Fahrtintervalls auf 20 Minuten zu verbessern, wird verzichtet.**
- 3. Die dringliche Motion, GR Nr. 2010/70, von Christoph Gut (SP) und Marlène Butz (SP) vom 3. Februar 2010 betreffend Buslinie 39, Verlegung der Endhaltestelle und Erhöhung der Fahrtintervalle, wird als erledigt abgeschrieben.**
- 4. Das Postulat, GR Nr. 2006/138, von Marlène Butz (SP) und Astrid Hirzel (CVP) vom 3. Mai 2006 betreffend VBZ, Fahrplan der Buslinie 39, wird als erledigt abgeschrieben.**

ben.

5. Das dringliche Postulat, GR Nr. 2009/99, von Marcel Z'graggen (CVP) und Richard Rabelbauer (EVP) vom 18. März 2009 betreffend Buslinie 39, Linienführung und Fahrtintervall, wird als erledigt abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

der Stadtschreiber

**Ralph Kühne**