

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

24.05.2006

### 580. Interpellation von Andreas Ammann und Christine Stokar Gasser betreffend Stadtkreis 10, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs

Am 7. Dezember 2005 reichten Gemeinderat Andreas Ammann und Gemeinderätin Christine Stokar Gasser (beide SP) folgende Interpellation GR Nr. 2005/530 ein:

Im Stadtkreis 10 bestehen bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr drei hauptsächliche Problemfelder.

- A) Die Buslinie 46 ist zu Stosszeiten – trotz kürzest möglicher Intervalle – oft kurz nach dem Rütihof bzw. ab dem Bahnhofquai überlastet. Mit dem Bau von 250 zusätzlichen Wohnungen im Quartier Rütihof wird sich die Situation weiter verschärfen.
- B) Die Buslinie 71 zeigt infolge der unregelmässigen Verkehrszeiten und der fehlenden Anbindung an öffentliche Zentren eine ungenügende Auslastung. Auch die ab Fahrplanwechsel 2005/2006 geplante Verlängerung an den Bahnhof Hardbrücke wird das Bedürfnis einer direkten Verbindung in das Stadtzentrum und nach einem dichteren Fahrplan nicht befriedigen.
- C) Das Gebiet entlang der Högger- und Wasserwerkstrasse ist durch den öffentlichen Verkehr nur ungenügend erschlossen, was sich nach der abgeschlossenen Aufwertung des Lettenareals bereits nachteilig bemerkbar macht.

Eine Massnahme, die all diese beschriebenen Probleme zu lösen verspricht, wäre eine neue Linienführung der Buslinie 71: Rütihof-Frankental-Winzerstrasse-Am Wasser-Wipkingerplatz-Högger-/Wasserwerkstrasse-Central-Bahnhofquai.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Stadtrat – getrennt nach obiger Auflistung – die ÖV-Situation im Stadtkreis 10?
2. Welche Massnahmen zieht der Stadtrat in Betracht, um in den drei erwähnten Bereichen eine Verbesserung zu erzielen?
3. Wie stellt sich die Situation für die Buslinie 71 bezüglich ihrer Rentabilität dar? Besteht im Rahmen des Spardruckes seitens des ZVV eine konkrete Forderung zur Linie 71 (Ergebnisverbesserung, Einstellung des Betriebes, usw.)?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die oben unter C) vorgeschlagene neue Linienführung der Buslinie 71?
5. Mit welchen zusätzlichen Kosten müsste für diese neue Linienführung gerechnet werden, wenn sowohl die „wegfallenden“ Kosten der Linie 71 (einschliesslich Verlängerung an den Bahnhof Hardbrücke) als auch die einer allfälligen zusätzlichen Buslinie oder weiterer Massnahmen zur Entlastung der Linie 46 mit einbezogen werden? Können die Einsparungen beziffert werden, welche sich nach Einführung der neuen Buslinie (im Vollbetrieb analog der Linie 46) aus einer möglichen leichten Ausdünnung des Fahrplanes zu Stosszeiten bei der Linie 46 ergeben?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Seit 2005 werden die Fahrgastdaten auf der Linie 46 regelmässig mit einem automatischen Fahrgastzählsystem erfasst. Dies ermöglicht gegenüber den früheren Handzählungen detaillierte Auswertungen.

Diese zeigen folgendes Bild: In den Hauptverkehrszeiten, vor allem am Morgen, sind auf der Linie 46 gute Auslastungen zu verzeichnen. Der Maximalwert von 4 Personen/m<sup>2</sup> auf den Stehplätzen (entspricht total 115 Personen im Fahrzeug), bei welchem aus Erfahrungen der VBZ wartende Fahrgäste nicht mehr einsteigen, sondern lieber auf den nächsten Bus warten, wird auf keinem Kurs erreicht. Die Qualitätsgrenze von 2 Personen/m<sup>2</sup> (entspricht 79 Personen im Fahrzeug) wird im Querschnitt Okenstrasse-Stampfenbachplatz auf einem einzigen Kurs überschritten. Auf dem Querschnitt Meierhofplatz-Schwert liegt die maximale Kursbesetzung bei 63 Personen. Dies bedeutet, dass auf der Linie 46 zwar meistens sämtli-

che 43 Sitzplätze des eingesetzten Trolleybusses belegt, aber noch genügend Stehplätze vorhanden sind.

Für Fahrgäste ab Meierhofplatz zum Hauptbahnhof gibt es zudem mit der Tramlinie 13 eine gute Alternative. Die Fahrt dauert eine Minute länger, dafür sind auf sämtlichen Kursen zwischen 6.45 Uhr und 8.15 Uhr noch Sitzplätze vorhanden.

Die Quartierbuslinie 71 erschliesst den Strassenzug am Wasser seit 1999 zusätzlich zu den Tramlinien 4 und 13. Seit Dezember 2005 verbindet sie das Gebiet zusätzlich mit dem Bahnhof Hardbrücke. Die Kleinbuslinie dient nicht der Grunderschliessung des Quartiers. Die Quartierbusse sind vom Konzept her Zubringer zum Stammnetz und haben nicht die Funktion, zusätzliche direkte Verbindungen ins Stadtnetz herzustellen. Die Auslastung der Buslinie 71 ist zurzeit nicht befriedigend (siehe Antwort zu Frage 3).

Die vom Gesetz vorgesehene Grunderschliessung der Gebiete entlang der Högger- und der Wasserwerkstrasse ist mit den Tramlinien 4 und 13 sowie der Trolleybuslinie 46 bereits vollständig erfüllt. Die Distanz zur nächsten Haltestelle beträgt an keiner Stelle mehr als 400 Meter, wie in der kantonalen Angebotsverordnung als Obergrenze vorgegeben. Auch die strengere Regelung des kommunalen Verkehrsplanes mit einem Erschliessungsradius von maximal 300 Metern ist grundsätzlich erfüllt.

**Zu Frage 2:** Die VBZ planen, auf den Zeitpunkt des Bezuges der 250 neuen Wohnungen im Quartier Rütihof eine Entlastungslinie einzurichten, welche während den Hauptverkehrszeiten zwischen Lehenstrasse und Hauptbahnhof verkehrt. Dadurch werden bestehende Kapazitätsengpässe entschärft bzw. den vorhersehbaren Überlastungen im Abschnitt Wipkingen bis Hauptbahnhof wird vorgebeugt.

Entlang der Linie 71 bzw. im Gebiet entlang der Högger- und der Wasserwerkstrasse durch die Linien 4, 13 und 46 (siehe Antwort zu Frage 1) besteht bereits eine überdurchschnittliche Erschliessung, weshalb keine weiteren Massnahmen vorgesehen sind.

**Zu Frage 3:** Der Kostendeckungsgrad der Quartierbuslinie 71 lag vor Dezember 2005 bei knapp 6 Prozent. Seit der Verlängerung zum Bahnhof Hardbrücke ist die Auslastung bereits um rund die Hälfte von 4,6 auf 6,9 Fahrgäste pro Fahrt gestiegen. Der vom Zürcher Verkehrsverbund ZVV angeordnete Versuchsbetrieb muss bis Dezember 2007 den vom ZVV vorgegebenen Wert von 10 Fahrgästen pro Fahrt erreichen. Andernfalls wird die Linie 71 per Dezember 2008 eingestellt.

**Zu Frage 4:** Die vorgeschlagene Linienführung entspricht sowohl von der Linienlänge als auch vom konzeptionellen Ansatz her einem Ausbau einer bestehenden Quartierbuslinie zu einer vollwertigen Stadtbuslinie mit Anschluss ans Zentrum. Dabei werden allerdings auf der gesamten Länge ausschliesslich Gebiete bedient, deren gesetzliche Erschliessung durch das bestehende Tram- und Busnetz bereits in angemessener Weise wahrgenommen wird. Insbesondere ist die Grunderschliessung des Rütihofs durch die Trolleybuslinie 46 und die Buslinien 89 und 485 bereits ausreichend abgedeckt. Der Aufbau einer Parallelerschliessung durch eine neue Führung der Buslinie 71 lässt sich sowohl aus Bedarfs- als auch Kostenüberlegungen nicht rechtfertigen.

Zudem wurde die aktuelle Führung der Linie 71 zum Bahnhof Hardbrücke in einem Mitwirkungsverfahren mit den Anwohnerinnen und Anwohnern im Quartier erarbeitet und gegenüber verschiedenen Alternativen bevorzugt.

**Zu Frage 5:** Der Aufwand für den Betrieb der vorgeschlagenen neuen Linie 71 müsste je nach Bustyp grob auf rund 6,5 bis 7,1 Mio. Franken pro Jahr veranschlagt werden. Durch eine Ausdünnung der Linie 46 in der Morgenspitze, den Verzicht auf die ab Dezember 2008 geplante Entlastungslinie Lehenstrasse-Hauptbahnhof sowie die Aufhebung der bestehenden Quartierbuslinie 71 lassen sich aber nur rund 2,2 Mio. Franken einsparen.

Die Mehrkosten für den Betrieb einer Linie 71 mit der vorgeschlagenen Linienführung dürften also je nach eingesetztem Fahrzeugtyp bei rund 4,3 bis 5,2 Mio. Franken pro Jahr liegen.

Zusätzlich würden einmalige Kosten für Infrastrukturmassnahmen anfallen: Zwischen Wipkingerplatz und Central wären voraussichtlich drei neue Haltestellen einzurichten, an acht bis zehn bestehenden Haltestellen müssten Anpassungen für den Einsatz längerer Busse vorgenommen werden, am Wipkingerplatz wären grössere Baumassnahmen auszuführen (Ausbau einer Haltestellenbucht oder Führung des Busses durch die Tramhaltestelle sowie Anpassungen am Verkehrsregime und an der Verkehrsregelungsanlage).

Mitteilung an die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber