

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 2. September 1998

1527. Schriftliche Anfrage von Renate Fässler betreffend Realisierung einer Busverbindung Höngg–Am Wasser–Wipkingen. Am 12. November 1997 reichte Gemeinderätin Renate Fässler (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 97/472 ein:

Am 1. Februar 1995 hat der Rat ein Postulat (GR Nr. 94/496) von mir und 12 Mitunterzeichnenden überwiesen. Wir baten den Stadtrat zu prüfen, wie das Wohngebiet an der Limmat möglichst bald mit dem ÖV, mit einem regelmässig fahrenden Quartierbus erschlossen werden kann. Die inzwischen stattgefunden Aufnahme der Buslinie in den regionalen Verkehrsplan zeigt auf, dass die Linienführung als sinnvoll angesehen wird.

Ich meine, es wäre nun an der Zeit, die Realisierung der Busverbindung «Höngg und Wipkingen» via Am Wasser an die Hand zu nehmen. Viele Wohnüberbauungen wurden in der Zwischenzeit neu bezogen; die Siedlungsdichte am rechten Limmatufer nimmt weiter zu, d. h., sie garantiert die Wirtschaftlichkeit der Erschliessungslinie. Die Bewohner/innen aus dem Quartier Am Wasser warten darauf, dass sie ohne Auf- und Abstieg z. B. den Wipkingerplatz und den Bahnhof Wipkingen anfahren können, und viele Eltern aus dem Quartier Wipkingen, von der anderen Seite der Westtangente, wären froh darüber, wenn ihre Kinder den Weg zum GZ Wipkingen, zur Pestalozzi-Bibliothek usw. mit dem sicheren Bus machen könnten.

Die langen Fusswege zur Linie 4 sowie der Auf- bzw. Abstieg zur Linie 13 sind nicht nur in der Dunkelheit wenig attraktiv; ältere Menschen und Eltern mit Kleinkindern bzw. mit einem Kinderwagen sehen die beschwerlichen Fusswege nicht nur bei winterlichen Verhältnissen als eine Zumutung an.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch sind die Kosten für einen regelmässig z. B. halbstündig fahrenden Quartierbus?

2. Stimmt es, dass das Gebiet am rechten Limmatufer gemäss den kantonalen Richtlinien als ein mit dem ÖV erschlossenes Gebiet gilt? Wie sehen die kantonalen Richtlinien aus? Wie sehen die städtischen Richtlinien aus? Wie wurde der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) über die besondere Lage dieses Quartiers, es liegt grösstenteils am steilen Hang, informiert? Hat z. B. eine Begehung stattgefunden?

3. Kann die neue Linie nur im Einvernehmen mit dem ZVV realisiert werden? Wann haben die letzten Gespräche mit dem ZVV zum Thema «Erschliessung des Quartiers mit dem ÖV» stattgefunden?

4. Wann kann die Bevölkerung endlich mit der Inbetriebnahme der neuen Linie rechnen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Verkehrsbetriebe Zürich haben mit der Realisierung ihres Konzeptes «Züri-Linie 1990» zwischen 1987 und 1992 den grössten Ausbauschnitt ihrer Geschichte erfolgreich vollzogen. Mehr als 95 Prozent des Stadtgebietes weisen heute bezüglich des Erschliessungsgrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln mindestens folgenden Standard auf:

Die Luftlinie zur nächsten Haltestelle misst weniger als 300 m bzw. es beträgt – dies speziell in topographisch schwierigeren Gebieten – der Fussweg höchstens 5 Minuten.

Diese Werte sind deutlich besser als jene, die gemäss kantonomer Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 einzuhalten wären. Nach Art. 4 dieser Verordnung gelten z. B. Siedlungsgebiete als erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zu einer Haltestelle

400 m nicht übersteigt. Die attraktiveren städtischen Standards liessen sich rechtfertigen, solange die Fahrgastzahlen mehr oder weniger kontinuierlich anstiegen und der Kostendeckungsgrad über 60 Prozent lag.

Einerseits sind in der Zwischenzeit die Kosten teuerungsbedingt gestiegen, während andererseits die Fahrgastzahlen leicht rückläufig sind. Die Verkehrseinnahmen sinken ebenfalls, und die Tarife können in absehbarer Zeit kaum wesentlich erhöht werden. Bereits die letzte Tariferhöhung brachte weit weniger zusätzlichen Ertrag, als aufgrund der Erfahrungen erwartet werden konnte. Markant erschwerend kommt hinzu, dass weder Stadt noch Kanton in der Lage oder gewillt sind, den sinkenden Kostendeckungsgrad auszugleichen. So hat der Kantonsrat bereits zweimal den ihm vom Regierungsrat beantragten Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr gekürzt. Eine Änderung dieser Situation ist in absehbarer Zeit nicht in Sicht.

Um der zunehmenden Verknappung der für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel zu begegnen, haben die Verkehrsbetriebe in den zurückliegenden Jahren mit grossen und einschneidenden Anstrengungen ihre Produktivität gesteigert. Zwischen 1994 und 1997 wurde der Personalbestand um annähernd 500 Stellen reduziert. Mit dem Konzept «Lean 95» wurde bereits 1994 das Spitzenstundenangebot auf vielen Linien um rund 10 Prozent gekürzt. Dank den frühzeitig eingeleiteten Massnahmen konnten die VBZ bisher trotz enorm steigendem Kostendruck Linieneinstellungen verhindern. Die Notwendigkeit für weitere Kostensenkungen besteht jedoch weiterhin. Bis zum Jahre 2003 werden die Verkehrsbetriebe ihren jährlichen Aufwand um weitere 12 bis 15 Prozent reduzieren müssen, wenn das heutige Leistungsniveau auch in Zukunft aufrechterhalten werden soll.

Wegen der drückenden Rahmenbedingungen kann die Einführung neuer Leistungen fast nur in Betracht kommen, wenn deren Kostendeckungsgrad höher liegt als der heutige Durchschnitt oder wenn bestehende Leistungen aufgehoben und entsprechend umgelagert werden können oder wenn die neuen Leistungen von einem Auftraggeber bezahlt werden.

Die Quartierbuslinien der VBZ sind bezüglich Nutzung und Beliebtheit zweifellos ein grosser Erfolg. Die überwiegende Zahl der Fahrten auf Quartierbuslinien sind jedoch keine Neufahrten, sondern Anschlussfahrten zu bereits bestehenden und auch benutzten Tram- und Buslinien. Dies füllt zwar die Fahrzeuge, bringt jedoch kaum einen Mehrertrag in die Kasse. Der Kostendeckungsgrad der Quartierbuslinien liegt denn auch in der Grössenordnung von lediglich 10 bis 15 Prozent, und dies trotz überaus kostengünstiger Produktion. Dies dürfte auch bei einer Quartierbuslinie vom Bahnhof Wipkingen über Am Wasser, Winzerstrasse, Höngg/Meierhofplatz kaum anders sein, da zwischen Europa- und Wipkingenbrücke als potentiell Einzugsgebiet nur der Streifen zwischen Ackersteinstrasse/Im Sydefädeli und Limmat gelten kann. Die oberhalb dieses Gürtels Wohnenden würden auch weiterhin ausschliesslich die im 7,5-Minuten-Takt verkehrende und damit wesentlich attraktivere Tramlinie 13 benützen. Wegen der mangelnden Attraktivität einer im Halbstundentakt verkehrenden Quartierbuslinie würden aber selbst im eigentlichen Einzugsbereich Wohnende mindestens teilweise auch weiterhin die in etwa 5 bis 7 Minuten Gehdistanz liegen-

den Haltestellen der Linien 4 und 13 benutzen. Es ist der Fragestellerin aber recht zu geben, dass das schnelle Wachstum der Siedlungsdichte im fraglichen Raum beeindruckend ist und dass hier ein neues Kundenpotential entsteht. Die Verkehrsbetriebe sind deshalb beauftragt worden, in Zusammenarbeit mit den Quartiervertretern ein Konzept zu erarbeiten, um mit einem Quartierbus diesen Stadtteil werktags und in den Spitzenzeiten besser zu erschliessen.

Möglicherweise wäre der Bau von zwei zusätzlichen Fussgängerstegen über die Limmat im Bereich der Haltestellen Bernoullihäuser und Hardhof der Tramlinie 4 die wirtschaftlich günstigere Lösung, wobei allerdings die Benutzerfreundlichkeit – vor allem am Abend – mit einer solchen Variante nicht optimal ist.

Zu Frage 1: Für eine direkte tägliche Erschliessung der Strecke Bahnhof Wipkingen–Am Wasser–Winzerstrasse–Höngg/Meierhofplatz von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr im Halbstundentakt während der ganzen Woche mittels einer Quartierbuslinie wären zwei Kleinbusse oder, je nach Passagieraufkommen, allenfalls Midibusse erforderlich, d. h., es entstünden Jahreskosten von etwa Fr. 900 000.–.

Zu Frage 2: Wie bereits dargestellt, gilt das Quartier Am Wasser gemäss der kantonalen Angebotsverordnung als durch die Linie 13 erschlossen, im Einzugsbereich des Hardturmsteges und des Hardeggsteges auch durch die Linie 4.

Den Standards, wie sie die Verkehrsbetriebe Zürich für die Erschliessungsqualität auf Stadtgebiet selbst definiert haben und denen der Stadtrat mit der Genehmigung des Konzeptes «Züri-Linie 1990» Ende 1987 zustimmte, entspricht die heutige Situation tatsächlich nur teilweise.

Es ist dem Stadtrat bewusst, dass die Wegstrecken zu den nächstgelegenen Tramhaltestellen in erster Linie wegen der Steilheit des Geländes teilweise beträchtlich über dem angestrebten Normwert liegen und vor allem für gehbehinderte und betagtere Personen beschwerlich sind. Auch in bezug auf das subjektive Sicherheitsbedürfnis sind die heutigen Verbindungswege unbefriedigend.

Angesichts der regen Bautätigkeit entlang der Strasse Am Wasser ist die Zunahme der Wohnbevölkerung im Einzugsbereich der geforderten Quartierbuslinie offensichtlich und das Bedürfnis nach einer besseren Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr durchaus anerkannt. Mit Rücksicht auf die angespannte Finanzlage haben wünschbare, aber nicht zwingende Verbesserungen nicht Priorität.

Der Verkehrsverbund wurde bisher von den Verkehrsbetrieben zu diesem Thema weder begrüsst noch zu einer Begehung eingeladen. Das ZVV-Projekt «Effektivität» fordert von den Verkehrsbetrieben Leistungsreduktionen im Umfang von etwa 12 Mio Franken; Ziel der VBZ ist es, dass diese Mittel vollumfänglich wieder für Reinvestitionen im eigenen Netz zur Verfügung stehen werden. Zu einer Zeit, in der aus finanziellen Gründen selbst bestehende, als notwendig beurteilte Verkehrsleistungen in Frage gestellt werden und die Verkehrsbetriebe Gefahr laufen, Leistungen im Rahmen von Ausschreibungen wegen mangelnder Wettbewerbsfähigkeit an Drittanbieter zu verlieren, ist es besonders schwierig, Ausbauwünschen – so berechtigt sie sein mögen – Rechnung zu tragen.

Zu Frage 3: Über das Leistungsentgelt entschädigt der ZVV den Verkehrsunternehmungen den Aufwand des Verkehrsangebotes, das er als Verbundangebot anerkennt. Daraus folgt, dass jede Er-

weiterung des Verkehrsangebotes und damit auch die Einführung einer neuen Linie vom ZVV genehmigt werden muss, damit der Betriebsaufwand abgegolten wird.

Gemäss § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) kann die Trägerschaft einer Verkehrsunternehmung die Einführung eines zusätzlichen Angebotes auch ohne Zustimmung oder gar gegen den Willen des ZVV einführen, sofern sie die Betriebskosten dafür selbst übernimmt. In Würdigung der derzeitigen Finanzlage kommt eine Selbstfinanzierung von neuen Linien der Verkehrsbetriebe durch die Stadt Zürich nicht in Frage, abgesehen von der präjudizierenden Wirkung eines solchen Entscheides bei weiteren künftigen Ausbauplänen.

Zu Frage 4: Obwohl sich der Stadtrat durchaus bewusst ist, dass die derzeitige Erschliessungsqualität in bezug auf öffentliche Verkehrsmittel für die zunehmende Wohnbevölkerung im Quartier Am Wasser nicht befriedigend ist, kann er zum Zeitpunkt der Schaffung einer neuen Quartierbuslinie noch keine konkreten Angaben machen. Solange der drastische Druck auf die Verkehrsbetriebe, ihre Produktivität im Vergleich zu heute weiter zu steigern, anhält, und solange sich die finanzielle Situation der öffentlichen Hand auf allen politischen Ebenen nicht grundlegend verbessert und wieder mehr Mittel für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden, kann eine rasche Realisierung zusätzlicher Quartierbuslinien nicht versprochen, sondern nur als berechtigtes Postulat entgegengenommen werden. Das Begehren ist ausgewiesen und wird dementsprechend im Auge behalten.

Vor dem Stadtrate
der Stadtschreiber
Martin Brunner