

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 2. September 2015

761.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Neue Linienführungen der Buslinien 37, 61/62, 63 und 75 ab dem Fahrplanwechsel 2015, heutige Passagierfrequenzen der Linien sowie Vor- und Nachteile und Kostenfolgen der künftigen Linienverknüpfungen

Am 10. Juni 2015 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/187, ein:

Im Dezember 2015 werden die Linienführungen der Buslinien 37, 61/62, 63 und 75 verändert und der Fahrplan neu gestaltet.

Die Buslinie 75, welche heute am Bahnhof Oerlikon endet, wird mit dem östlichen Ast der Linien 61/62 nach Schwamendingen verknüpft und verlängert. Im Gegenzug wird der westliche Ast der Linien 61/62 mit der Linie 63 nach Schwamendingen verknüpft.

Der neue Fahrplan der Linien 61/62, bei gleichzeitiger Aufhebung des nördlichen Astes der Linie 37, bringt dem Quartier Affoltern nördlich der Bahnlinie erhebliche Nachteile. Insbesondere werden die Umsteigeverbindungen zur S-Bahn am Bahnhof Affoltern verschlechtert.

Der Nutzen der Linienverknüpfungen und des neuen Fahrplanes leuchten nicht ein.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen (Bitte je-weils immer quantifiziert in detaillierter tabellarischer Darstellung):

1. Wie viele Personen steigen an den jeweiligen Haltestellen ein und aus, bzw. wie viele Personen befinden sich jeweils im Fahrzeug der Linien 37, 61/62, 63 und 75 auf dem ganzen heutigen Linienverlauf?
2. Was ist das Ziel der aussteigenden Personen an den heutigen Haltestellen dieser Linien beim Bahnhof Oerlikon, bzw. sinngemäss für die einsteigenden Personen (Auflistung nach/von: S-Bahn, andere Buslinie, Tram, Ziel in Fusswegdistanz)?
3. Welcher Anteil der Ein-/Aus-/Umsteiger der heutigen Linienführung profitieren von der künftigen Linienführung bzw. Verknüpfungen? Sind die entsprechenden Kundenbedürfnisse erhoben worden und plausibel?
4. Für welche Personen ergeben sich Vorteile bzw. Nachteile für die heutigen und künftigen Linienverknüpfungen?
5. Wie verändern sich die Umsteigewege, Zeiten und Orte der Personen die von den Buslinien 61, 62, 63 und 75 am Bahnhof Oerlikon zur S-Bahn umsteigen und umgekehrt (Anzahl Personen, Orte, Zeiten, Weglänge, Querung MIV, Witterungsschutz)?
6. Was ist das Ziel der aussteigenden Personen der Linien 37, 61 und 62 beim Bahnhof Affoltern, bzw. sinngemäss für die einsteigenden Personen (Auflistung nach/von: S-Bahn, andere Buslinie, Ziel in Fusswegdistanz)?
7. Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren die Linien 61/62 im 6-Minutentakt statt dem üblichen 7.5-Minutentakt. Auf welchen Abschnitten ist dieses Angebot notwendig wegen Überlastung (Streckenabschnitte, betroffene Kurse, Auslastung)? Wie viele Umläufe sind deswegen zusätzlich notwendig und welche Kosten (Bus/Personal) entstehen dadurch?
8. Wie viele Umläufe sind für die Taktverdichtung beim künftigen Angebot zusätzlich nötig und welche Kosten entstehen?
9. An welchen Haltestellen müssen zwingend Anschlüsse berücksichtigt werden?
10. Welche Kosten verursacht das heutige Angebot der Linien 37, 61, 62, 63 und 75 und welches sind die künftigen Kosten aufgeschlüsselt je Linie?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Buslinienkonzepts im Raum Zürich-Nord werden auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 nachstehende Buslinien neu geführt:

- 61 Mühlacker–Zehntenhausplatz–Oerlikon–Saatlenstrasse–Schwamendingerplatz
- 62 Waidhof–Zehntenhausplatz–Oerlikon–Saatlenstrasse–Schwamendingerplatz
- 63 wird aufgehoben
- 75 Seebacherplatz–Köschenrüti–Oerlikon–Waldgarten–Schwamendingerplatz
- 37 ETH Hönggerberg–Bahnhof Affoltern
- 29 wird aufgehoben
- 40 Bucheggplatz–Glaubtenstrasse–Buhnstrasse–Seebach

Mit der Einführung des neuen Buslinienkonzepts im Raum Zürich-Nord werden u. a. die folgenden Ziele erreicht:

- Anbindung von Neu-Oerlikon an das Zentrum Oerlikon
- Viertelstündliche Erschliessung des Weilers Waidhof
- Umsteigefreie Verbindung zwischen Waidhof und Oerlikon
- Umsteigefreie Verbindung von Seebach und Neu-Oerlikon nach Schwamendingen
- Umsteigefreie Verbindung von Seebach nach Bucheggplatz
- Bessere Anbindung der Freizeitanlagen Oerlikon (Hallenbad, Eisbahn) an die Wohnquartiere in Zürich-Nord

Das geschilderte Buslinienkonzept wurde im Rahmen eines «Runden Tisches» zusammen mit den Einwohnerinnen und Einwohnern aus dem Quartier Affoltern erarbeitet und erfüllt die Vorgabe des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV), wonach der Aufwand für das neue Buslinienkonzept nicht höher ausfallen dürfe als die bisherigen Kosten.

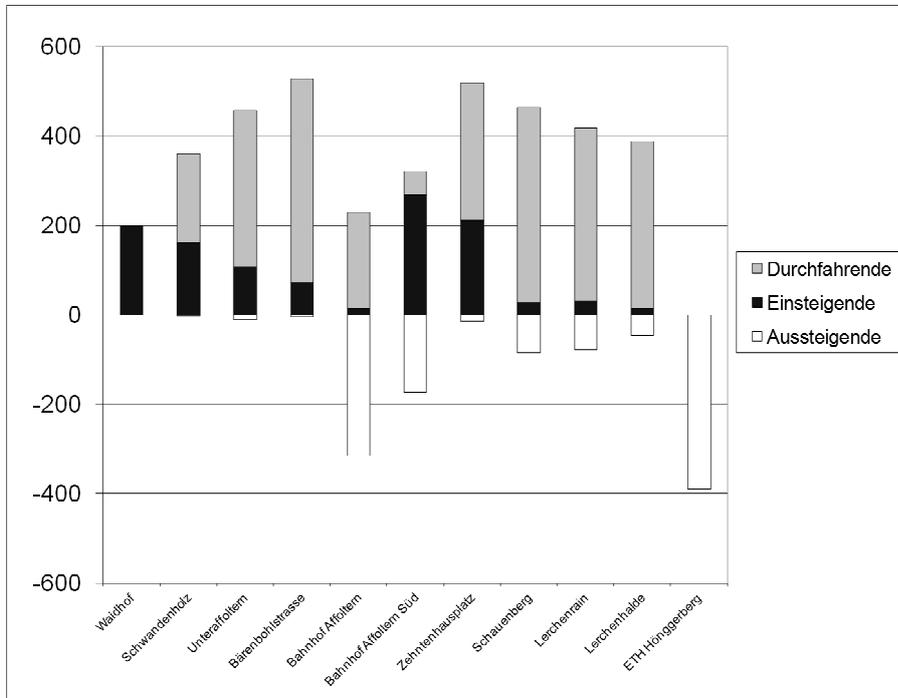
Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Wie viele Personen steigen an den jeweiligen Haltestellen ein und aus, bzw. wie viele Personen befinden sich jeweils im Fahrzeug der Linien 37, 61/62, 63 und 75 auf dem ganzen heutigen Linienverlauf?»):

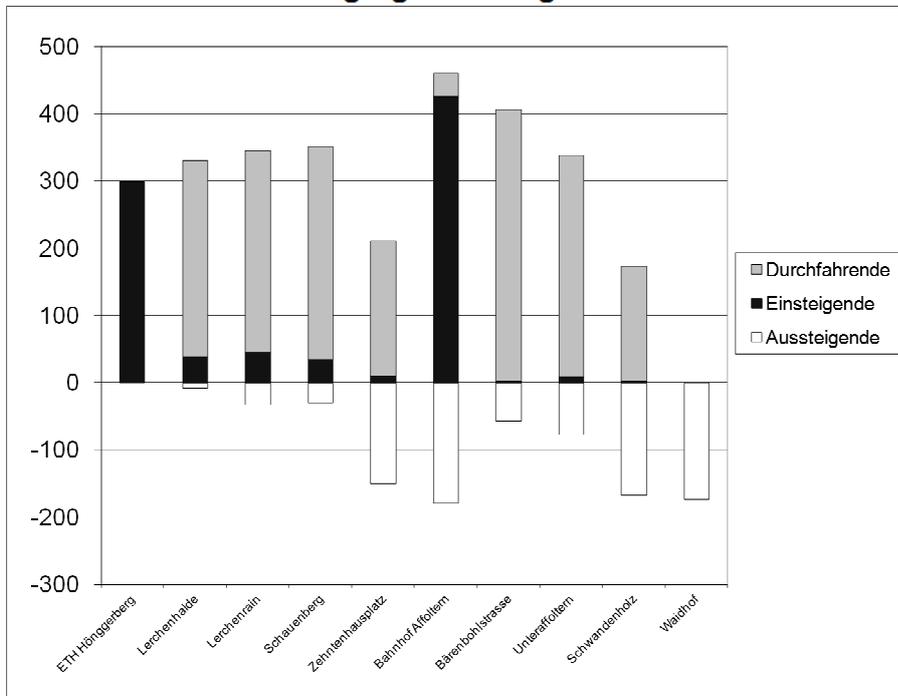
Die gewünschten Angaben zu den Ein- und Aussteigenden und den Durchfahrenden auf den einzelnen Linien sind den nachstehenden Grafiken zu entnehmen:

Linie 37

Waidhof- ETH Höggerberg
Mo-Fr 2014 – Nachfrage ganzer Tag



ETH Höggerberg - Waidhof
Mo-Fr 2014 – Nachfrage ganzer Tag

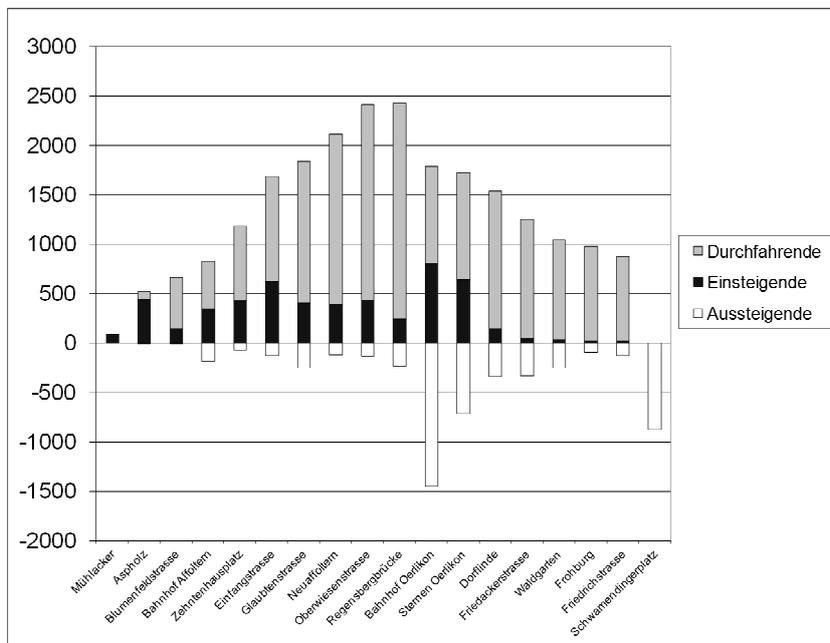


Die beiden Äste der Linie 37 sind stark auf den Bahnhof Affoltern ausgerichtet. Nur wenige Fahrgäste bleiben an der Haltestelle Bahnhof Affoltern im Bus sitzen.

Linie 61

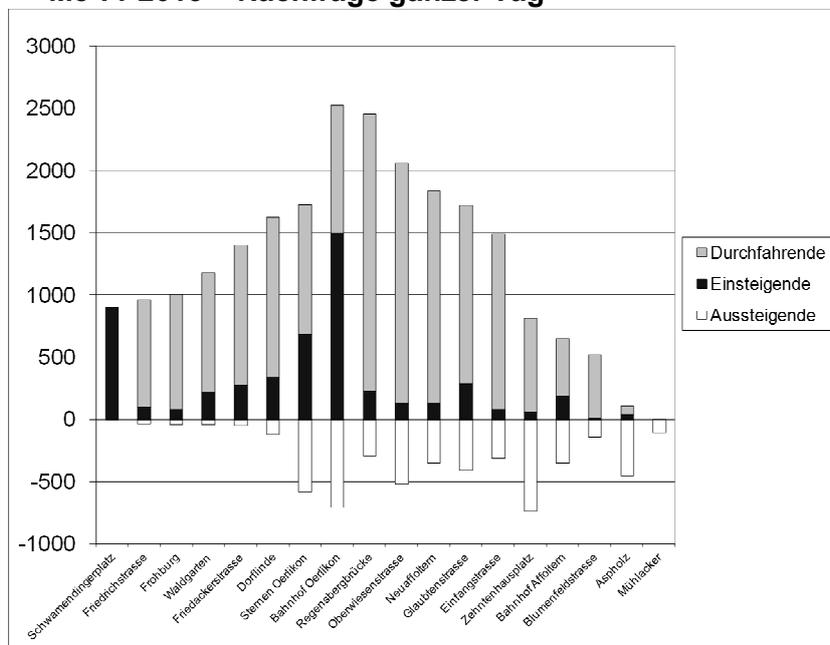
Mühlacker - Schwamendingerplatz

Mo-Fr 2013 – Nachfrage ganzer Tag



Schwamendingerplatz - Mühlacker

Mo-Fr 2013 – Nachfrage ganzer Tag

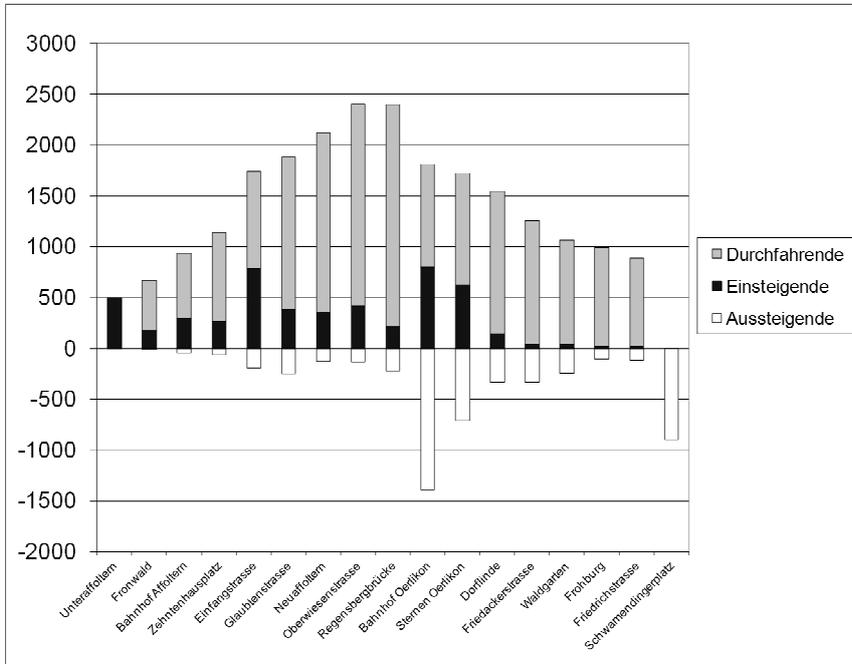


Zwischen Zehntenhausplatz und Bahnhof Oerlikon ist die Linie 62 sehr stark ausgelastet. Nur wenige Fahrgäste bleiben in Oerlikon sitzen. Zwischen Oerlikon und Schwamendingen wird die Linie zudem als Quartierverbindung benutzt (Zahlen 2013, da 2014 Baustelle am Bahnhof Oerlikon).

Linie 62

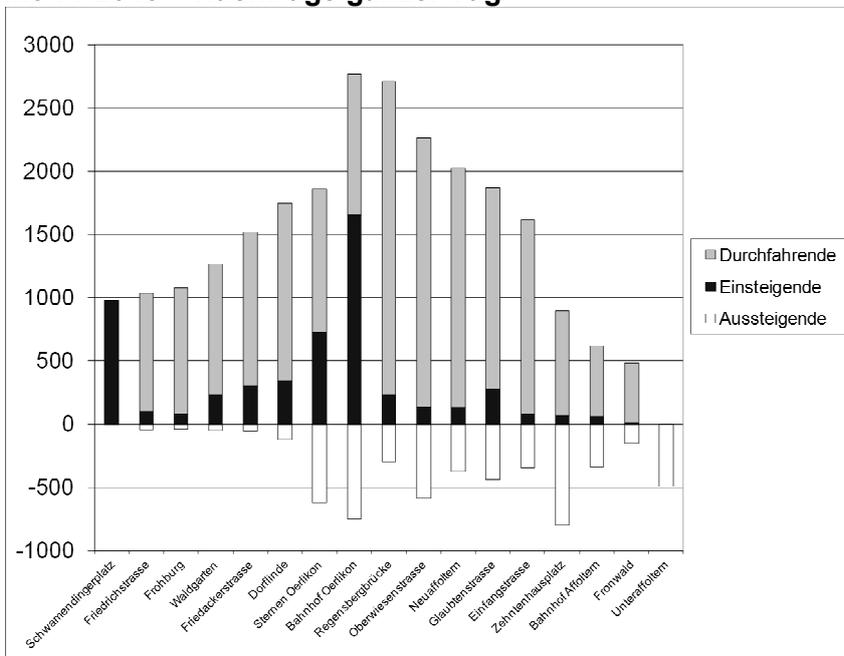
Unteraffoltern - Schwamendingerplatz

Mo-Fr 2013 – Nachfrage ganzer Tag



Schwamendingerplatz - Unteraffoltern

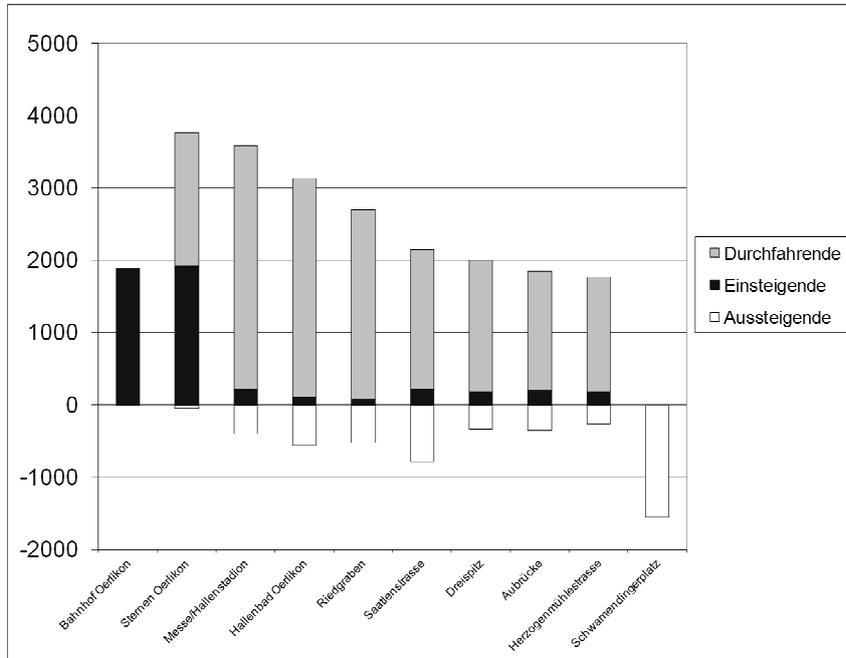
Mo-Fr 2013 – Nachfrage ganzer Tag



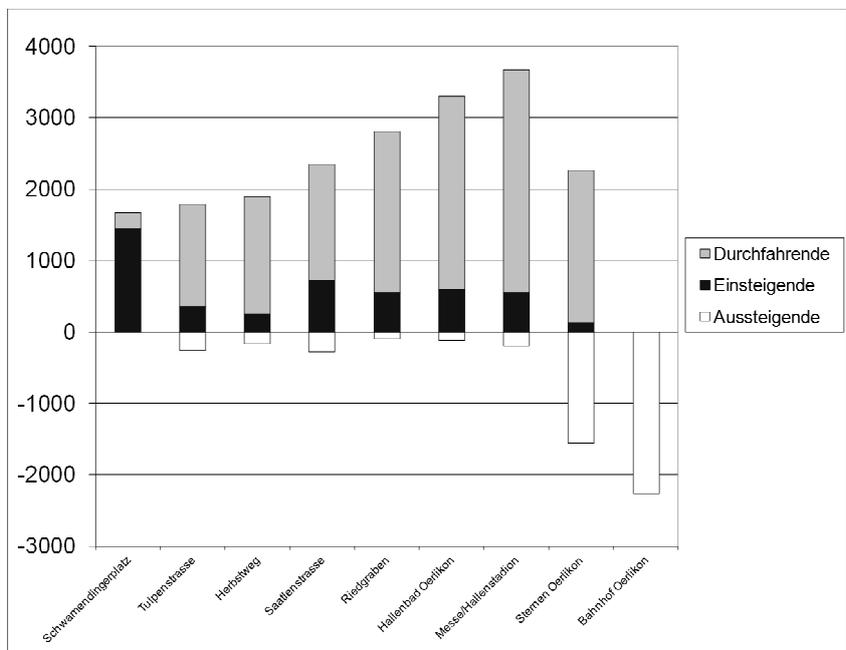
Die Nachfrage der Linie 62 weist vergleichbare Merkmale auf wie diejenige der Linie 61 (Zahlen 2013, da 2014 Baustelle am Bahnhof Oerlikon).

Linie 63

Bahnhof Oerlikon - Schwamendingerplatz Mo-Fr 2014 – Nachfrage ganzer Tag



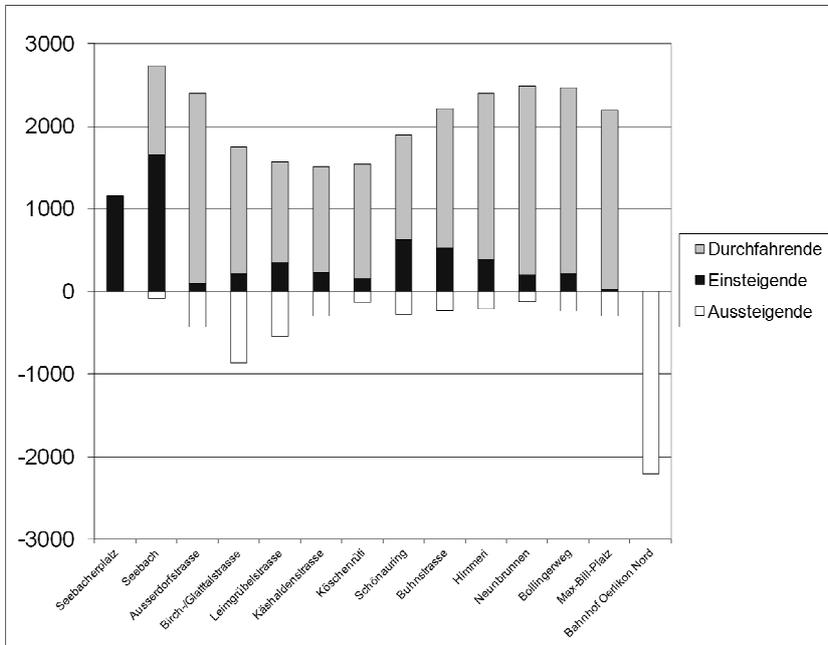
Schwamendingerplatz – Bahnhof Oerlikon Mo-Fr 2014 – Nachfrage ganzer Tag



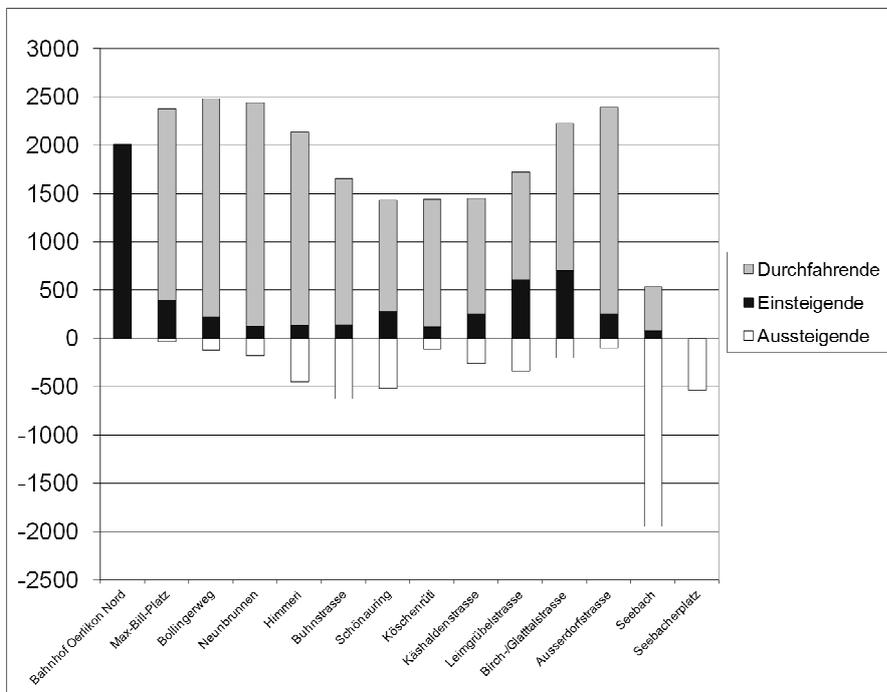
Die Linie 63 dient nicht nur der Erschliessung der Quartiere entlang der Wallisellenstrasse, sondern weist auch einen beachtlichen Anteil an Fahrgästen auf, die zwischen den Quartierzentren Oerlikon und Schwamendingen verkehren.

Linie 75

Seebacherplatz – Bahnhof Oerlikon Mo-Fr 2014 – Nachfrage ganzer Tag



Bahnhof Oerlikon – Seebacherplatz Mo-Fr 2014 – Nachfrage ganzer Tag



Die Fahrgastzahlen der Linie 75 weisen in Richtung Oerlikon und Seebach vergleichbare Merkmale auf. Die Zahlen der Ein- und Aussteigenden an den verschiedenen Haltestellen sind sehr ähnlich. Die Busse sind durchgehend gut ausgelastet.

Zu Frage 2 («Was ist das Ziel der aussteigenden Personen an den heutigen Haltestellen dieser Linien beim Bahnhof Oerlikon, bzw. sinngemäss für die einsteigenden Personen (Auflistung nach/von: S-Bahn, andere Buslinie, Tram, Ziel in Fusswegdistanz)? »):

Die Ziele der aussteigenden Personen am Bahnhof Oerlikon wurden anhand einer Spinnenauswertung mit dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich (GVM-ZH 2013) ermittelt und ergeben folgende Verteilung:

Die Fahrgäste, die zwischen den Haltestellen Oberwiesenstrasse und Regensbergbrücke die Buslinien 61 und 62 benutzen, reisen wie folgt weiter:

- 50 Prozent steigen am Bahnhof Oerlikon für die Weiterreise auf die Züge der SBB um
- 15 Prozent steigen für die Weiterreise an der Regensbergbrücke, am Bahnhof oder am Sternen Oerlikon auf die Tramlinie 11 um
- 5 Prozent steigen für die Weiterreise am Bahnhof oder am Sternen Oerlikon auf eine andere Buslinie um
- 20 Prozent bleiben sitzen und fahren weiter Richtung Schwamendingen
- 10 Prozent steigen am Bahnhof oder am Sternen Oerlikon aus und haben ihr Ziel im Zentrum Oerlikon

Diese Ergebnisse verdeutlichen die Bedeutung von Oerlikon als öV-Drehscheibe. Über zwei Drittel der Fahrgäste steigen in Oerlikon auf eine andere öV-Linie um (S-Bahn, Tram, Bus).

Zu den Fragen 3 und 4 («Welcher Anteil der Ein-/Aus-/Umsteiger der heutigen Linienführung profitieren von der künftigen Linienführung bzw. Verknüpfungen? Sind die entsprechenden Kundenbedürfnisse erhoben worden und plausibel?» «Für welche Personen ergeben sich Vorteile bzw. Nachteile für die heutigen und künftigen Linienverknüpfungen?»):

Aufgrund des neuen Konzepts erwachsen den Fahrgästen der einzelnen Linienäste folgende Vor- und Nachteile:

Linienast	Vorteil	Nachteil
Linie 61/62 (bisher 63) von Schwamendingen	Neue Direktverbindung nach Affoltern	Keine Nachteile
Linie 61/62 von Affoltern	Neue Direktverbindung zum Hallenbad Oerlikon	Umsteigen nach Dorflinde, Waldgarten und Frohburg erforderlich
Linie 75 (bisher 61/62) von Schwamendingen	Neue Direktverbindung nach Neu-Oerlikon und Seebach	Umsteigen in Richtung Affoltern erforderlich
Linie 75 von Seebach	Direktverbindung nach Sternen Oerlikon und Schwamendingen	Keine Bedienung der bisherigen Haltestelle Max-Bill-Platz

Durch die neuen Linienführungen profitieren sämtliche Einwohnerinnen und Einwohner entlang der bestehenden Linien 63 und 75 von neuen Direktverbindungen über den Bahnhof Oerlikon hinaus. Damit verfügen die Fahrgäste aus Neu-Oerlikon und Seebach künftig über eine umsteigefreie Verbindung zum Quartierzentrum am Sternen Oerlikon und weiter nach Schwamendingen. Gleichzeitig verfügen die Einwohnerinnen und Einwohner von Affoltern über neue Direktverbindungen zu den verschiedenen Sportanlagen an der Wallisellenstrasse und ins Quartier Saaten.

Durch die neue Linienführung der Linien 61/62 verlieren Kantonsschülerinnen und -schüler im Einzugsbereich der Haltestellen Dorflinde, Friedackerstrasse, Waldgarten, Frohburg und Friedrichstrasse ihre Direktverbindung zur Kantonsschule Oerlikon an der Haltestelle Regensbergbrücke und müssen künftig am Sternen Oerlikon umsteigen. Im Gegenzug profitieren Kantonsschülerinnen und -schüler im Einzugsbereich der Haltestellen Tulpenstrasse, Herbstweg, Saatenstrasse, Riedgraben und Hallenbad Oerlikon und verfügen neu über eine direkte Verbindung zur Kantonsschule.

Zu Frage 5 («Wie verändern sich die Umsteigewege, Zeiten und Orte der Personen die von den Buslinien 61, 62, 63 und 75 am Bahnhof Oerlikon zur S-Bahn umsteigen und umgekehrt (Anzahl Personen, Orte, Zeiten, Weglänge, Querung MIV, Witterungsschutz)?»):

Für die Fahrgäste der Buslinien 61, 62, 63 und 75 verändert sich die Umsteigesituation am Bahnhof Oerlikon mit dem neuen Buslinienkonzept wie folgt:

Buslinie / Linienast (bestehend)	Anzahl Umsteigende Bahn / Bus pro Tag (Grundlage: GVM ZH 2013, Werte gerundet)	Künftiger Umsteigeort	Veränderung der Umsteigewege
Linie 61/62 von Affoltern	4700	Haltestelle Bahnhofplatz Süd, keine Veränderung	–
Linie 61/62 von Schwamendingen	2300	Haltestelle Bahnhof Oerlikon-Ost	Rund + 50 m
Linie 63 von Schwamendingen	3500	Haltestelle Bahnhofplatz Süd	±0 m
Linie 75 von Seebach	3000	Haltestelle Bahnhof Oerlikon-Ost	Rund + 50 m

Die obige Zusammenstellung zeigt, dass die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Oerlikon-Ost für die Mehrheit der Fahrgäste unverändert bleiben bzw. für eine Minderheit der Fahrgäste leicht verlängert werden. Demgegenüber verkürzt sich der Umsteigeweg für Fahrgäste aus Seebach und Neu-Oerlikon (Linie 75) zu den Tram- und Buslinien am Bahnhof Oerlikon deutlich, da der Fussweg durch die Bahnhofunterführung entfällt. Zudem wird mit der Durchbindung der Linien 61/62 (Schwamendingenstrasse) und der Linie 75 eine umsteigefreie Verbindung zwischen Seebach und Neu-Oerlikon und Schwamendingen geschaffen.

Zu Frage 6 («Was ist das Ziel der aussteigenden Personen der Linien 37, 61 und 62 beim Bahnhof Affoltern, bzw. sinngemäss für die einsteigenden Personen (Auflistung nach/von: S-Bahn, andere Buslinie, Ziel in Fusswegdistanz)?»):

Aus dem GVM-ZH 2013 resultiert, dass die Fahrgäste, die von Unteraffoltern (Linien 61, 62 und 37) zum Bahnhof Affoltern unterwegs sind, wie folgt weiterreisen (einschliesslich Gegenrichtung):

- Weiterfahrt mit den VBZ in Richtung Oerlikon oder Stadt Zürich 60 Prozent
- Umsteigende auf die S-Bahn am Bahnhof Affoltern 30 Prozent
- Ziel in Raum Bahnhof Affoltern oder Zehntenhausplatz 10 Prozent

Zu Frage 7 («Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren die Linien 61/62 im 6-Minutentakt statt dem üblichen 7.5-Minutentakt. Auf welchen Abschnitten ist dieses Angebot notwendig wegen Überlastung (Streckenabschnitte, betroffene Kurse, Auslastung)? Wie viele Umläufe sind deswegen zusätzlich notwendig und welche Kosten (Bus/Personal) entstehen dadurch?»):

Die Qualitätskriterien der VBZ geben vor, dass eine Belegung von zwei Personen pro Quadratmeter auf der Stehplatzfläche (Jahresmittel) nicht überschritten werden soll. Bei einem Gelenkbus des Typs Mercedes Citaro entspricht dieser Wert rund 70 Fahrgästen/Kurs.

Der nachfragestärkste Querschnitt der Buslinien 61/62 liegt zwischen den Haltestellen Oberwiesenstrasse und Regensbergbrücke mit insgesamt rund 670 Personen pro Stunde in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon). Bei einem 7,5-Minuten-Intervall wäre somit mit einer mittleren Besetzung von rund 84 Personen pro Kurs zu rechnen, d. h. alle Sitzplätze wären besetzt, und die Stehplatzfläche wäre mit etwas mehr als 3 Personen pro Quadratmeter belegt. Damit wären die Qualitätskriterien der VBZ für die Fahrzeugbelegung überschritten. Bei einem 6-Minuten-Intervall befinden sich im Mittel rund 67 Fahrgäste im Bus, womit die Qualitätskriterien eingehalten werden können.

Die Taktverdichtung der Linien 61 und 62 auf ein 6-Minuten-Intervall bedingt den Einsatz eines zusätzlichen Gelenkfahrzeugs während der Hauptverkehrszeiten von 7.00 bis 9.00 Uhr sowie von 16.00 bis 18.30 Uhr. Die Zusatzkosten für diese Verdichtung belaufen sich auf rund Fr. 275 000.– pro Jahr.

Zu Frage 8 («Wie viele Umläufe sind für die Taktverdichtung beim künftigen Angebot zusätzlich nötig und welche Kosten entstehen?»):

Die Taktverdichtung der Buslinien 61 und 62 auf einen 6-Minuten-Takt erfordert auch nach den Veränderungen des Busangebots im Raum Zürich-Nord nur ein Zusatzfahrzeug. Die Zusatzkosten bewegen sich damit im bisherigen Rahmen von rund Fr. 275 000.– pro Jahr.

Zu Frage 9 («An welchen Haltestellen müssen zwingend Anschlüsse berücksichtigt werden?»):

Der Fahrplan der Linie 37 ist auf die Ankunfts-/Abfahrtszeiten der S-Bahn-Linie S6 am Bahnhof Affoltern ausgerichtet.

Der Fahrplan der Buslinien 61 und 62 ist auf die Anschlüsse der S-Bahn-Linie S6 sowie auf die Barrierschliesszeiten am Bahnhof Affoltern ausgerichtet mit dem Ziel, den Bahnübergang möglichst ohne Behinderungen queren zu können.

Die Buslinie 75 ist auf die Anschlüsse von/zur Tramlinie 14 an der Endhaltestelle Seebach ausgerichtet.

Zu Frage 10 («Welche Kosten verursacht das heutige Angebot der Linien 37, 61, 62, 63 und 75 und welches sind die künftigen Kosten aufgeschlüsselt je Linie?»):

Die jährlichen Betriebskosten der Buslinien im Raum Zürich-Nord sind in der folgenden Liste aufgeführt (Werte gerundet).

Linie	Kosten 2015 / Fr.	Kosten 2016 / Fr.
37	1,4 Mio.	0,6 Mio
61	3,2 Mio.	3,7 Mio.
62	3,1 Mio.	3,7 Mio.
63	2,6 Mio.	0
75	4,7 Mio	7,0 Mio.
Gesamt	15,0 Mio.	15,0 Mio.

Die Vorgabe des ZVV, dass die Angebotsumstellungen im Raum Zürich-Nord keine Zusatzkosten verursachen dürfen, ist damit erfüllt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti