

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

vom 20. August 2008

933. Schriftliche Anfrage von Ruth Anhorn betreffend VBZ, Einsatz von Kleinbussen. Am 16. April 2008 reichte Gemeinderätin Ruth Anhorn (SVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2008/186 ein:

Mit dem Postulat Nr. 2005/213 vom 1.6.05 wurde der Stadtrat aufgefordert zu prüfen wie gewährleistet werden kann, dass die Buslinie Nr. 78 ab 20h (Schichtwechsel/Zusammenlegung der beiden Linien 35 und 78) und an Sonntagen von Midibussen auf Kleinbusse auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2005 oder spätestens auf Mitte Dezember 2006 umgestellt werden kann.

Dieses Postulat wurde dem Stadtrat am 15.6.05 ohne Diskussion überwiesen. Seit Dezember 2006 stehen nun ganztags (ca. 06.00 h – 24.30 h) die neuen 13 Tonnen schweren MAN A35-Busse mit 25 Sitz- und 21 Stehplätzen im Einsatz. Gemäss der im März 2004 durchgeführten Umfrage (Quartierverein Altstetten und VBZ) haben sich 84 Prozent dafür ausgesprochen, dass ein Angebot ab 20 Uhr zwischen Farbhof und Dunkelhölzli mit Kleinbus und Tramsanschluss eingeführt wird. In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Es stehen der Stadt Zürich Kleinbusse wie der Fiat Ducato Maxi Shuttle mit total 26 Plätzen und der Mercedes-Benz Sprinter 616 CDI mit 29 Plätzen zur Verfügung. Die Umsetzung des überwiesenen Postulates könnte damit erfüllt werden. Die Lärmemissionen werden in diesem ruhigen Quartier besonders nachts wahrgenommen. Weshalb wird dem Wunsch nicht entsprochen?
2. Ab wann können die Quartierbewohner mit der definitiven Einführung von kleineren emissionsärmeren Bussen rechnen?
3. Was ist die Meinung des Stadtrates dazu, dass nach 20 Uhr und an Sonntagen auf der Strecke der Linie 78 die Busse mit nur wenigen Personen (manchmal auch leer) herumfahren, obwohl dies seitens der VBZ verneint wird?
4. Wie hoch muss die Durchschnittsfahrgastzahl pro Kurs sein? Wie wird diese Zahl errechnet? Es gibt doch Personen, die fahren eine längere, andere nur eine kürzere Strecke.
5. Wie ist die Meinung des Stadtrates aus ökologischer Sicht, wenn ein 13 t schwerer Bus mit einer Leistung von 176 kW mit nur sehr wenigen (oder gar keinen) Personen herumfährt (ab 20 h und sonntags), wenn andere Kleinbusse mit 4,4 t und einer Leistung von 115 kW resp. 5,3 t und einer Leistung von 93,5 kW eingesetzt werden könnten?
6. Es ist vorgesehen, dass die Buslinie 71 mit grösstenteils Fahrzeugen des Typs Fiat Ducato Maxi Shuttle aufgehoben werden soll. Kann sich der Stadtrat vorstellen, dass diese Fahrzeuge in Zukunft auf der Linie 78 ab 20 Uhr und an Sonntagen zum Einsatz kommen?
7. Die Buslinie 78 ist am Sonntag bereits um 6 Uhr in Betrieb und wird zwischen Dunkelhölzli und Farbhof praktisch nicht benutzt. Somit wäre ein vorzeitiges Wenden des Busses bei der Station Dunkelhölzli möglich. Ein Einsatz auf diesem Streckenabschnitt wäre ab 8 Uhr sinnvoll. Gibt es Gründe, die eine solche Verschiebung nicht zulassen würden? Wenn Ja – welche?
8. Die Linie 35 fährt hingegen am Samstag erst ab 8 Uhr. Viele Anwohner auf dem Streckenabschnitt Dunkelhölzli – Farbhof möchten ihre Einkäufe auf dem Markt am Lindenplatz früher tätigen oder müssen zur Arbeit fahren. Wie schätzt der Stadtrat die Situation ein, dass einerseits am Sonntag die Linie 78 später zwischen Dunkelhölzli und Farbhof und andererseits die Linie 35 früher (ca. 7 Uhr) zum Einsatz kommen könnte?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorab seien zum besseren Verständnis die Grundsatzüberlegungen zur Zuteilung der verschiedenen Fahrzeugtypen auf die einzelnen Linien dargelegt sowie die Abmessungen und Kapazitäten der in der Schriftlichen Anfrage angesprochenen Fahrzeuge aufgeführt.

Fahrzeugtyp	Länge	Sitzplätze (+ Fahrer)	Kapazität Sitzplätze inkl. Stehplätze bei Auslastung der Stehfläche mit		
			2 Pers./m ²	3 Pers./m ²	4 Pers./m ²
Kleinbus (Fiat Ducato)	6,9 m	16+1	22	-	-
Kleinbus (Mercedes Sprinter)	7,5 m	14+1	18	21	23
Midibus (MAN A35)	9,7 m	25+1	36	41	46

Bei der Definition des Fahrzeugeinsatzes streben die Verkehrsbetriebe eine möglichst optimale Abstimmung von Angebot und Nachfrage unter Berücksichtigung betrieblicher und wirtschaftlicher Kriterien an.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist so ausgelegt, dass die Fahrzeuge zu den Hauptverkehrszeiten und auf den am stärksten nachgefragten Streckenabschnitten im Stadtzentrum maximal ausgelastet sind. Soweit vorhanden und wirtschaftlich möglich, werden grössere Fahrzeuge zu Randzeiten oder am Wochenende, wenn der Fahrplan weniger dicht ausgestaltet ist, durch kleinere ersetzt, z. B. Gelenkbusse durch Standardbusse. Aus wirtschaftlichen Gründen macht es aber keinen Sinn, extra kleinere Fahrzeuge für Randzeiten vorzuhalten, welche in den Hauptverkehrszeiten nicht genutzt werden können.

Für die Auslastung sind zudem folgende Qualitätskriterien definiert:

- 90 Prozent aller Kurse der Spitzenstunde sollen im stärksten Querschnitt zusätzlich zu den Sitzplätzen eine geringere Auslastung als 2 Personen pro m² auf den Stehplätzen aufweisen.
- 99 Prozent aller Kurse über den ganzen Tag sollen im stärksten Querschnitt zusätzlich zu den Sitzplätzen eine geringere Auslastung als 3 Personen pro m² auf den Stehplätzen aufweisen.

Zu Frage 1: Bisher zeigten Erhebungen auf der Buslinie 78 Fahrgastzahlen, die sich nach 20.00 Uhr regelmässig im Grenzbereich der Fahrzeugkapazitäten von 22 Personen (Ducato) bzw. 18 Personen (Mercedes Sprinter) bewegten. Um sicherzustellen, dass speziell am Bahnhof Altstetten keine Fahrgäste stehen gelassen werden müssen, kam deshalb bisher der nächst grössere Fahrzeugtyp (Midibus MAN A35) zum Einsatz. Die jüngste Fahrgastzählung aus dem Jahr 2007 weist für die Zeit zwischen 20.00 Uhr und 21.00 Uhr im Stundenmittel noch Besetzungen von maximal 19 Fahrgästen aus, an Sonntagen noch 13 bis 16 Fahrgäste. Der Einsatz von Kleinbussen wird damit aus Kapazitätsüberlegungen neu möglich.

Betreffend Lärmbelästigung ist festzuhalten, dass in der zitierten im März 2004 durchgeführten Umfrage mit 76 Prozent die Mehrheit aller Befragten angegeben hatte, dass sie die Lärmimmissionen als nicht störend empfindet, 23 Prozent fühlten sich gestört oder sehr gestört. Der guten Ordnung halber ist zudem die Aussage im Text der Schriftlichen Anfrage zu präzisieren, dass sich 84 Prozent der Befragten dafür ausgesprochen hätten, dass ein Angebot ab 20.00 Uhr zwi-

schen Farbhof und Dunkelhölzli mit Kleinbus und Tramanschluss eingeführt wird. Die genaue Frage lautete: «Könnten Sie sich vorstellen, dass anstelle des heutigen Angebots ab 20.00 Uhr zwischen Farbhof und Dunkelhölzli ein Kleinbus mit Tramanschluss eingeführt wird?»

Zu Frage 2: Die Verkehrsbetriebe planen nach den Sommerferien einen zwei Monate dauernden Versuchsbetrieb mit Kleinbussen auf der Linie 78 nach 20.00 Uhr. Sollte dieser erfolgreich verlaufen, könnte der Wechsel zu den kleineren Fahrzeugen auf der Linie 78 in den Randzeiten auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 hin erfolgen.

Zu Frage 3: Stadtrat und Verkehrsbetriebe stützen sich in ihren Überlegungen auf die offiziellen Fahrgasterhebungen ab. Wie in der Vorbemerkung dargelegt, richtet sich die Planung des öffentlichen Verkehrssystems darauf aus, dass in den Hauptverkehrszeiten auf den am stärksten nachgefragten Streckenabschnitten alle Fahrgäste befördert werden können. Dadurch lässt sich nicht vermeiden, dass die Fahrzeuge zu Randzeiten und auf den Streckenabschnitten gegen die Endhaltstellen hin schwächer belegt sind. Wird aber ein minimaler Besetzungs- und damit Kostendeckungsgrad auf gewissen Linien oder zu gewissen Tageszeiten nicht erreicht, muss nicht primär die Fahrzeugzuteilung, sondern das Angebot grundsätzlich hinterfragt werden.

Zu Frage 4: Relevant für die Wahl des Fahrzeugtyps ist nicht primär die durchschnittliche Anzahl Fahrgäste, sondern die Spitzenauslastung (siehe Vorbemerkung).

Zu Frage 5: Bisher bestand aufgrund der Fahrgastzahlen nicht die Möglichkeit, kleinere Fahrzeuge einzusetzen (siehe Antwort zur Frage 1).

Zu Frage 6: Ja, der Einsatz der heute auf der Linie 71 fahrenden Kleinbusse vom Typ Fiat Ducato Maxi Shuttle ist auf der Linie 78 geplant, sofern der oben erwähnte Versuchsbetrieb positiv verläuft.

Zu den Fragen 7 und 8: Im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2006/2007 wurde im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes die Wirtschaftlichkeit schwach ausgelasteter Linien, zu der auch die Mehrheit der Quartierbuslinien gehört, überprüft. Vor die Wahl gestellt, einzelne Linien ganz einzustellen oder die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems bei möglichst hohem Kundennutzen durch gezielte Anpassungen zu verbessern, wurden die Betriebszeiten aller Quartierbuslinien am Wochenende einheitlich festgesetzt: Betriebsbeginn an Samstagen um 8.00 Uhr, an Sonntagen um 9.00 Uhr. Aufgrund der Verknüpfung der als Quartierbus geltenden Linie 35 mit der Stadtbuslinie 78 profitierte das Suteracherquartier bisher von einer Ausnahmeregelung und wurde an Sonntagen auch auf der Quartierbusstrecke bereits ab 6.00 Uhr durch die Linie 78 bedient.

Aufgrund der Anregung aus der vorliegenden Schriftlichen Anfrage wurden die Frequenzen auf dem Streckenabschnitt Dunkelhölzli-Farbhof am Sonntag nochmals überprüft. Tatsächlich sind die Frequenzen eher tief. Es liegt deshalb nahe, die stadtweite Regelung nun auch auf der Linie 35 bzw. 78 konsequent umzusetzen. Dazu ist geplant, die Linie 78 künftig an Sonntagen vor 9.00 Uhr am Dunkelhölzli zu wenden. Eine Betriebsaufnahme der Linie 35 am Samstag

bereits um 7.00 Uhr widerspräche hingegen dem Gesamtkonzept und würde zu Recht in anderen Quartieren Unverständnis auslösen, welche im Rahmen der Harmonisierung der Betriebszeiten 2007 auf ihre Frühkurse verzichten mussten.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy