

Sitzung vom 11. August 1993

**2489. Anfrage (Verlängerung der Buslinie 33 in Zürich von der Kirche Fluntern zum Bahnhof Tiefenbrunnen)**

Kantonsrat Vilmar Krähenbühl, Zürich, hat am 24. Mai 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Mit Kantonsratsbeschluss Nr. 3037 wurde am 26. Februar 1990 unter anderem ein Kredit von 5,7 Millionen Franken für die Elektrifizierung der Verlängerung der Buslinie 33 gesprochen. In der damaligen Vorlage war von einer "gewünschten" Tangentialverbindung die Rede. Dass das Vorhaben wünschbar ist, zeigt die Tatsache, dass praktisch jeder Haushalt innerhalb der in § 4 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr geforderten Luftliniendistanz von 400 m über eine Haltestelle verfügt.

Die Finanzsituation hat sich seither drastisch geändert. Die heutige Devise müsste sein, auf Wünschbares zu verzichten und nur absolut Notwendiges zu realisieren.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Regierungsrat auch heute noch der Meinung, dass es sich bei der Verlängerung der Buslinie 33 in Zürich von der Kirche Fluntern nach dem Bahnhof Tiefenbrunnen um eine notwendige Streckenerweiterung handelt?
2. Ist der Regierungsrat gewillt, über den ZVV entsprechend Einfluss zu nehmen, damit auf diese Verlängerung der Tangentialverbindung im jetzigen Zeitpunkt verzichtet wird?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Vilmar Krähenbühl, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) unterscheidet in § 2 drei Angebotsbereiche. Die Stadt Zürich als grosses und dichtes Siedlungsgebiet liegt im Angebotsbereich 3. Aufgrund der starken Nachfrage und der Vielfalt der Verkehrsbeziehungen kommt der Stadt Zürich ein flächendeckendes Angebot zu. Die Bestimmungen der Angebotsverordnung bezüglich der Grundversorgung (Angebotsbereich 1) gelangen somit nicht zur Anwendung.

Die Grundstruktur der Tram- und Buslinien in der Stadt Zürich ist ein radiales Netz mit der Innenstadt als Zentrum. Mit einem derartigen Netz können jedoch in der Stadt Zürich nicht alle Verkehrsbedürfnisse optimal abgedeckt werden. Das Verkehrsaufkommen ist zu gross. Die Linien in den Zentren selber und in die Zentren hinein wären überlastet. Seit Inbetriebnahme des Verkehrsverbundes im Jahre 1990 wird die S-Bahn vermehrt für Fahrten ins Zentrum, vor allem aber für die Durchquerung der Stadt benützt. Tangentiallinien, welche die Zentren umfahren, dienen ebenfalls zur Entlastung des Radialnetzes und sind gleichzeitig eine notwendige Ergänzung zum städtischen Verkehrsnetz und zur S-Bahn. Sie helfen mit, rasche und attraktive Verbindungen herzustellen. Die Nachfrage auf den bestehenden Tangentiallinien beweist das grosse Bedürfnis.

Die vorgesehene Verlängerung der Linie 33 (Trolleybuslinie) wird die Quartiere Hottingen, Hirslanden und Riesbach durchqueren. Mit Ausnahme dieser drei Quartiere sind alle andern Quartiere, bei welchen eine genügende Nachfrage erwartet werden kann und bei welchen es aufgrund der Topographie möglich ist, mit zusätzlichen Tangentiallinien erschlossen. Die geplante Tangentiallinie 33 wird den erwähnten drei Quartieren Vorteile bringen, denn sie ermöglicht deren Benutzern, ohne umzusteigen nach Tiefenbrunnen und Richtung Fluntern,

Oberstrass zu gelangen. Es werden aber auch die Fahrgäste der umliegenden Quartiere von der neuen Linie profitieren, insbesondere die Einwohner von Witikon.

Der Kantonsrat hat am 10. Mai 1993 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beschlossen. Darin ist festgelegt, dass das Angebot zu überprüfen und zu straffen ist. Angesichts der finanziellen Situation des Staatshaushalts geht der Verkehrsverbund davon aus, dass künftig Mehrleistungen durch Umlagerungen zu finanzieren sind. Vor allem schwach genutzte Linien müssen überprüft und gegebenenfalls reduziert werden. Ein Teil der Einsparungen aus solchen Reduktionen kann dazu verwendet werden, um Linien auszubauen, bei denen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erwartet wird. Bei der geplanten Tangentiallinie von der Kirche Fluntern zum Bahnhof Tiefenbrunnen handelt es sich um eine derartige Strukturverbesserung.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft und den Verkehrsverbund.

Zürich, den 11. August 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:  
i.V.  
**Hirschi**