

Sitzung vom 16. September 2009

**1458. Anfrage (VBZ-Linie 39)**

Die Kantonsrätinnen Carmen Walker Späh, Nicole Barandun-Gross und Heidi Bucher-Steinegger, Zürich, haben am 29. Juni 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Seit Ende Februar 2009 hält der Quartierbus Nr. 39 in der Stadt Zürich nicht mehr direkt vor dem Altersheim Oberstrass, sondern unterhalb des Altersheims an der Möhrlistrasse – um gemäss VBZ drei Minuten zu sparen. Im Altersheim Oberstrass leben 100 Betagte, im Pflegeheim vis-a-vis wohnen weitere 50 ältere Menschen, und in der Alterssiedlung Irchel nochmals gleich viel. Der direkte Weg zur neuen Haltestelle an der Möhrlistrasse führt jetzt über eine Treppe, die für die meisten der alten Menschen und ihre zum Teil ebenfalls betagten Besucher eine unüberwindbare Barriere darstellt. Diese Streckenänderung hat zur Folge, dass der Bus 39 nun in eigentlich verbotener Richtung die Letzistrasse hochfährt durch eine verkehrsberuhigte Einbahnstrasse, vorbei an Häusern ohne Trottoirs, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Unfälle sind vorprogrammiert. Entsprechend heftig waren denn auch die Reaktionen der Quartierbevölkerung. Mittels Petition des Quartiervereins Oberstrass wird nun die Wiederherstellung der alten Streckenführung des Quartierbusses 39 mit Bedienung der Haltestelle Langensteistrasse gefordert. In Kenntnis, dass letztlich der ZVV das Fahrplanangebot und die finanziellen Mittel festlegt beziehungsweise vorgibt, ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Hat der Zürcher Regierungsrat Kenntnis von diesem geänderten Angebot?
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Angebotsveränderung?
3. Wäre es aus der Sicht des Regierungsrates im Sinne eines Entgegenkommens möglich, auf Fahrten zu Randzeiten, vor allem spätabends zu verzichten und so die bisherige Streckenführung finanziell zu entlasten?
4. Einerseits wird probenhalber ein Shuttle-Betrieb zwischen dem Parkhaus Uni Irchel und dem Zoo geplant, andererseits soll nun der Bus 39 als bestehende kürzeste Querverbindung zwischen Zürich Nord und dem Zoo Zürich eine massive Leistungsreduktion hinnehmen. Sieht der Regierungsrat diesen Umstand nicht als falschen Weg zur Verbesserung der Erschliessung des Zürcher Zoos?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Carmen Walker Späh, Nicole Barandun-Gross und Heidi Bucher-Steinegger, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Das Verkehrsangebot im Kanton Zürich wird durch den Verkehrsrat, das Führungsorgan des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), festgelegt (§19 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988; PVG, LS 740.1). Die Festlegung der neuen Fahrpläne erfolgt unter Mitwirkung der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmungen.

Gemäss PVG ist der ZVV verpflichtet, das Angebot auf wirtschaftliche Grundsätze auszurichten. Als Folge des Massnahmenplans Haushaltsgleichgewicht 06 des Regierungsrats (MH06) hatte der ZVV im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2007–2008 die Wirtschaftlichkeit aller Linien überprüft. Für alle Linien, die eine minimale Kostendeckung nicht erfüllten, hatten die Verkehrsunternehmen im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2007–2008 Vorschläge vorzubringen, wie der Kostendeckungsgrad verbessert werden könne.

Auch die Quartierbuslinie 39 der VBZ erreichte die Vorgaben für den Kostendeckungsgrad nicht. Die VBZ schlugen deshalb die Umstellung vom bestehenden 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt vor. Dadurch konnte ein Fahrzeug eingespart werden, was die Kosten beträchtlich verminderte und die Wirtschaftlichkeit der Linie 39 verbesserte. Diese Massnahme wurde vom Verkehrsrat im Juli 2006 genehmigt und auf Dezember 2006 umgesetzt.

Zwei Jahre später zeigte sich, dass die Einhaltung des Fahrplans und die Zuverlässigkeit auf der Strecke zwischen «Irchel» und «Im Klösterli» nicht mehr sichergestellt werden konnten. Die Linie 39 wurde einer vertieften Prüfung unterzogen, mit dem Ziel, die gewohnten Qualitätsstandards wieder zu erreichen, ohne dabei die Wirtschaftlichkeit der Linie zu verschlechtern. In der Folge wurden der Linienverlauf im Gebiet Winterthurerstrasse/Letzistrasse/Langensteinenstrasse optimiert und gleichzeitig die Haltestellen «Irchel» und «Klosterweg» aufgehoben. Durch diese kostenneutrale Massnahme konnte die betriebliche Stabilität wieder deutlich verbessert werden, ohne dass beim Takt und bei den Betriebszeiten Einschränkungen vorgenommen werden mussten.

Zu Frage 3:

Die Wiedereinführung des früheren Linienverlaufs würde zwingend den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges bedingen. Die Kostenersparnis und die verbesserte Wirtschaftlichkeit, die sich aus MH06 ergab, würden damit rückgängig gemacht. Mit dem Einsatz eines zweiten Fahrzeuges bei gleichzeitiger Beibehaltung des heutigen Fahrplans (30-Minuten-Takt) würden sich die Betriebskosten deutlich erhöhen, ohne dass eine für die Kundinnen und Kunden spürbare Angebotsverbesserung eintreten würde. Die zusätzlichen Betriebskosten könnten durch einen Angebotsabbau in den Randzeiten praktisch nicht kompensiert werden. Die Fahrtenzahl müsste so stark verkleinert werden, dass die Attraktivität der Linie wesentlich darunter litte und die Linie in ihrem Fortbestand gefährdet wäre.

Die veränderte Linienführung führte allerdings dazu, dass die Zugänglichkeit zur Haltestelle «Strickhof» für die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims erschwert wurde. Aufgrund vertiefter Abklärungen soll die Haltestelle «Strickhof» deshalb neu im Bereich der Einmündung des Fusswegs Letzistrasse angeordnet werden, wodurch sie für die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims mit kurzem Fussweg und auf nahezu ebener Strecke zu erreichen ist. Die genaue Lage und die endgültige Anordnung dieser Haltestelle müssen in Zusammenarbeit mit den Fachleuten der Dienstabteilung Verkehr noch festgelegt werden. Zudem bedingt die Errichtung der künftigen Haltestelle geringfügige Anpassungen im Strassenraum, die durch das Tiefbauamt vorgenommen werden müssen. Die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle ist für den Dezember 2010 vorgesehen.

Mit der Anordnung der Haltestelle «Strickhof» am vorgesehenen Standort ist der einfache Zugang zum öffentlichen Verkehr wieder gewährleistet und die Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims wieder hergestellt.

Zu Frage 4:

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich setzt seit Pfingsten 2009 jeweils am Sonntag und an Feiertagen zwischen 11 Uhr und 18.30 Uhr einen Shuttlebus im Versuchsbetrieb zwischen dem Parkhaus Irchel und dem Zoo ein. Mit diesem Angebot sollen vor allem der Parkplatzsuchverkehr im Quartier rund um den Zoo und der Rückstau am Knoten Zürichbergstrasse/Krähbühlstrasse (Toblerplatz) beseitigt werden. Durch die Öffnung des Parkhauses Irchel und die Direktverbindung mit einem Shuttlebus werden den Besucherinnen und Besuchern des Zoos zusätzliche Parkplätze angeboten. Die Nutzung des Shuttlebusses ist den Benutzerinnen und Benutzern des Parkhauses Irchel (Legitimation durch das

Parkticket) vorbehalten. Der Shuttlebus ist somit keine zusätzliche Erschliessung des Zoos mit dem öffentlichen Verkehr. Es handelt sich vielmehr um ein Park & Ride-Angebot, bei dem als Fahrausweis nicht ein ZVV-Ticket, sondern ein Parkhaus-Ticket benötigt wird. Es handelt sich zudem um ein saisonal beschränktes Angebot (Ende Mai bis Oktober).

Die Linie 39 ist in erster Linie eine Quartierbuslinie und als solche nicht als Zubringerlinie von Zürich Nord zum Zoo geeignet. Sie wird in der Regel auch nicht als solche genutzt, was durch den früheren tiefen Kostendeckungsgrad belegt wird. Der Zoo wird im Übrigen von Zürich Nord durch die Tramlinien 9 und 6 mit dem öffentlichen Verkehr in sehr gutem Takt, mit hoher Kapazität und kundenfreundlichem Niederfluranteil bestens erschlossen. Deren Reisezeit beträgt ab Irchel 20 Minuten und entspricht derjenigen der Linie 39 vom selben Ort aus.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**