

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

vom 28. Oktober 2009

1402. Schriftliche Anfrage von Bruno Amacker und Monika Erfigen betreffend Betrieb der Quartierbuslinie 39. Am 26. August 2009 reichten Gemeinderat Bruno Amacker (SVP) und Gemeinderätin Monika Erfigen (SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/373, ein:

Bei der Quartierbuslinie 39 herrscht seit einiger Zeit eine gewisse Unruhe, indem Takt, Linienführung, Anzahl eingesetzte Fahrzeuge und Haltestellenauswahl verschiedentlich diskutiert und teilweise auch angepasst und geändert worden sind oder noch geändert werden sollen. Hauptproblem bleibt, dass die ideale Linienführung mit einem Fahrzeug allein in der vorgegebenen Zeit unter den heutigen Rahmenbedingungen kaum zu meistern ist. Sämtliche Probleme, unter anderem auch die im noch hängigen Postulat 2009/99 angesprochenen könnten mit der Verkürzung der Fahrzeit gelöst werden. Dies wäre wiederum mit der Erhöhung der durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit ohne weiteres zu erreichen.

Dass die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel seit einiger Zeit sinken anstatt zu steigen, hat der Stadtrat auch in seiner Antwort zur schriftlichen Anfrage GR Nr. 2009/146 bestätigt. Dabei sind die Ursachen bekannt: Selbst der Stadtrat bestätigt ausdrücklich, dass die Einführung von Tempo 30 beim ÖV zu Verlustzeiten führt.

In diesem Zusammenhang stellen sich die folgenden Fragen:

1. Welchen Einfluss hätte die Wiedereinführung der ordentlichen Innerortshöchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf den vom Quartierbus 39 befahrenen Strassen auf dessen Durchschnittsgeschwindigkeit und Fahrzeit?
2. Wie würde sich das zusätzliche Entfernen der Verkehrsbehinderungsmassnahmen (Schwellen, Pfofen, versetzte Parkplätze, künstlich geschaffene Kreuzungsschwernisse, etc.) auf Durchschnittsgeschwindigkeit und Fahrzeit auswirken?
3. Welche der bekannten, bei der Bevölkerung beliebten Routenvarianten könnten im Falle der Wiedereinführung der ordentlichen Höchstgeschwindigkeit befahren werden? Wäre insbesondere eine Wiederbedienung der früheren Haltestellen, etwa beim Altersheim und Pflegezentrum, möglich? Was könnte in der Region Zoo/Klösterli verbessert werden?
4. Auf welchen Routen könnte dabei welcher Takt mit einem Fahrzeug eingehalten werden, falls diese Verbesserungsmassnahmen bei der Höchstgeschwindigkeit und der Fahrbahngestaltung umgesetzt würden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Im Rahmen eines Auftrags des Zürcher Verkehrsverbundes, 21 Linien mit niedrigem Kostendeckungsgrad zu überprüfen und insgesamt 1,7 Mio. Franken jährlich einzusparen, wurde der Takt der Quartierbuslinie 39 ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2006 von drei auf zwei Kurse pro Stunde reduziert (30-Minuten-Takt). Die Haltestelle Im Klösterli wurde nur noch einmal pro Stunde bedient. Dadurch konnte ein Fahrzeug eingespart werden.

Es zeigte sich jedoch, dass eine halbe Stunde für einen Umlauf zwischen den Endhaltestellen und den zu gewährenden Mindestaufenthalt für das Fahrpersonal zu knapp bemessen war; der Bus erhielt starke Verspätungen.

Deshalb wurde im Frühling 2009 die Linienführung angepasst: Die Haltestellen Klosterweg und Irchel wurden aufgehoben, die Haltestelle Strickhof wurde in die Möhrlistrasse verlegt. Der Bus wendet neu ab der Haltestelle Letzistrasse via Winterthurerstrasse–Möhrlistrasse(Haltestelle Strickhof)–Letzistrasse zurück zur Haltestelle Langensteinstrasse und weiter zum Zoo. Durch den Verzicht auf die Schleifenfahrt zum Irchel wurde die Strecke soviel kürzer, dass der Fahrplan nun wieder eingehalten werden kann.

Allerdings wurde durch die Verlegung der Haltestelle Strickhof in die Möhrlistrasse die Zugänglichkeit für die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims Oberstrass erschwert und damit deren Mobilität stark eingeschränkt.

Vertiefte Abklärungen haben zur Lösung geführt, die Haltestelle Strickhof neu im Bereich der Einmündung des Fusswegs Letzistrasse anzuordnen, wodurch sie für die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims Oberstrass mit kurzem Fussweg und auf nahezu ebener Strecke zu erreichen ist. Die genaue Lage und die definitive Anordnung dieser Haltestelle muss durch die Verkehrsbetriebe in Zusammenarbeit mit den Fachleuten der Dienstabteilung Verkehr noch festgelegt werden. Zudem bedingt die Errichtung der Haltestelle noch 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 und die Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims wieder gewährleistet.

Zu Frage 1: Die Wiedereinführung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Strecke der Linie 39 hätte nur marginalen Einfluss auf die Fahrzeit. Die gemäss Jahresfahrplan vorgegebene reine Fahrzeit von Irchel bis Zoo blieb in der auf die Einführung von Tempo 30 am 11. Oktober 2000 folgenden Fahrplanperiode unverändert bei 10 Minuten, vom Zoo bis Im Klösterli lag sie ebenfalls unverändert bei 3 Minuten. Auch in den folgenden Fahrplanperioden erfolgten keine wesentlichen Anpassungen. Aufgrund der starken Steigung und der vielen Kurven im unteren Streckenteil, aber auch aus Rücksicht auf die Anwohnerinnen und Anwohner im Quartier und den Fahrkomfort für die Passagiere, lag die den Umständen angepasste Geschwindigkeit der Busse auf der Strecke der Linie 39 bereits früher unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, aktuell sind es je nach Tageszeit zwischen 25 km/h und 27 km/h.

Zu Frage 2: Siehe Antwort zu Frage 1. Der Einsatz von baulichen Elementen wie Aufpflasterungen oder versetzten Parkfeldern im Zuge der Einführung von Tempo 30 hatte keinen Einfluss auf die gemäss Fahrplan vorgegebene Fahrzeit der Buslinie 39, weshalb auch durch einen Rückbau kein schnelleres Vorwärtkommen des Busses zu erwarten ist.

Zu den Fragen 3 und 4: Da der Einfluss der Einführung von Tempo 30 auf die Fahrgeschwindigkeit des Busses wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt nur marginal war, dürfte auch eine Rückkehr zur Höchstgeschwindigkeit 50 km/h zu keiner wesentlichen Verringerung der Reisezeiten führen. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass

bei dieser Quartierbuslinie die Aufenthaltszeit an den Haltestellen bis zu einem Viertel der Reisezeit ausmacht – eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit wirkt sich also nicht eins zu eins auf die Reisezeit zwischen den zwei Endhaltestellen aus. Tempo 30 hat zudem einen verkehrsberuhigenden Effekt, der Durchgangsverkehr wird damit auf die klassierten Hauptstrassen (Gladbach-/Winterthurerstrasse) umgelenkt. Bei einer Wiedereinführung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h könnten sich unter Umständen für den Bus sogar zusätzliche Verkehrsbehinderungen durch vermehrten Schleichverkehr durchs Quartier ergeben.

Die Rückkehr zur alten Routenführung und der Bedienung der Haltestelle Im Klösterli in jedem Umlauf ist deshalb nach Ansicht der Verkehrsbetriebe im Falle der Buslinie 39 auch bei einer Wiedereinführung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit nur einem Fahrzeug nicht realisierbar. Mit der erneuten Verlegung der Haltestelle Strickhof in den Bereich der Einmündung des Fusswegs Letzistrasse (wie in der Vorbemerkung dargelegt) besteht jedoch eine valable Lösung, den Zugang zum öffentlichen Verkehr für die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims Oberstrass sicherzustellen und trotzdem die wirtschaftlichen Vorgaben des Zürcher Verkehrsverbundes zu erfüllen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber-Stellvertreter
Beat Gähwiler