

4. November 2009

## Schriftliche Anfrage

von Dr. Guido Bergmaier (SVP)  
und Dr. Daniel Regli (SVP)

Heute erschliessen die beiden Autobuslinien 69 und 80 unter anderem die ETH Höggerberg und verbinden diese mit wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe Altstetten und Oerlikon respektive Bucheggplatz und Milchbuck). Im Rahmen des Projektes ‚Science City‘ entstehen an diesem Standort in den nächsten Jahren rund 1'000 Wohneinheiten, was die in den Spitzenzeiten jetzt schon sehr hohe Verkehrsnachfrage auch ausserhalb der Pendlerzeiten weiter erhöht. Nach Inbetriebnahme der 4. Teilergänzung werden gegenüber heute ab Bahnhof Altstetten und Bahnhof Oerlikon 25% mehr Verbindungen angeboten. Mit diesem Weiterausbau der S-Bahn erweitert sich das Einzugsgebiet der täglich zur ETH Höggerberg pendelnden Studenten – insbesondere auf den Buslinien 69 und 80 – deutlich.

Aufgrund der in den letzten Jahren gestiegenen Nachfrage werden beide Buslinien in immer dichteren Intervallen mit Gelenkautobussen betrieben. Aufgrund der steigungsreichen Abschnitte ist die Beeinträchtigung der Anwohner (Wohn- und Spitalgebiete) durch die Lärm- und Abgasemissionen der immer häufiger fahrenden Autobusse deutlich spürbar. Mitte der Neunzigerjahre wurde eine Elektrifizierung der Autobuslinien 69 und 80 im Rahmen der Erweiterung des Trolleybusnetzes zurückgestellt. Seither haben sich die Rahmenbedingungen nachfrage- und fahrzeugseitig stark gewandelt. Die emissionsarmen Trolleybusse sind insbesondere auf Steigungsstrecken aufgrund ihrer besseren Energiebilanz im Betrieb wirtschaftlich. Mit Doppelgelenk-Trolleybussen könnten pro Fahrt an die 50% mehr Fahrgäste befördert werden als mit Gelenk-Autobussen. Eine neue Tramlinie schliesslich wäre erst viel später und aufwändiger realisierbar und braucht sehr viel Land und würde wohl unverhältnismässig teuer.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie schätzt der Stadtrat das künftige Verkehrsaufkommen bei den Linien auf den Höggerberg ein?
2. Wie plant der Stadtrat, der steigenden Nachfrage zu begegnen?
3. Wie beurteilt der Stadtrat die folgenden Varianten: a) weitere Autobusse, b) Elektrifizierung und Trolleybuseinsatz sowie c) den Bau einer Tramlinie in Bezug auf Ökonomie, Ökologie, Topografie und Finanzen?
4. Was wird diesbezüglich beim Kanton / ZVV bereits geplant? Welche Vorentscheide existieren? Besteht immer noch die Absicht, eine utopisch anmutende Tramlinie oder gar eine Seilbahn zu erstellen?
5. Wie sähe ein Kostenvergleich für den Bau, Unterhalt und Betrieb der drei Varianten Autobus / Trolleybus / Tram aus?
6. Wie würden die finanziellen Beteiligungen und Belastungen für Stadt (VBZ), Kanton (ZVV) und evtl. Bund (ETH) eingeschätzt?

 