

Interpellation

von Andreas Ammann (SP)
und Christine Stokar Gasser (SP)

Im Stadtkreis 10 bestehen bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr drei hauptsächliche Problemfelder.

A) Die Buslinie 46 ist zu Stosszeiten - trotz kürzest möglicher Intervalle - oft kurz nach dem Rütihof bzw. ab dem Bahnhofquai überlastet. Mit dem Bau von 250 zusätzlichen Wohnungen im Quartier Rütihof wird sich die Situation weiter verschärfen.

B) Die Buslinie 71 zeigt infolge der unregelmässigen Verkehrszeiten und der fehlenden Anbindung an öffentliche Zentren eine ungenügende Auslastung. Auch die ab Fahrplanwechsel 2005/2006 geplante Verlängerung an den Bahnhof Hardbrücke wird das Bedürfnis einer direkten Verbindung in das Stadtzentrum und nach einem dichteren Fahrplan nicht befriedigen.

C) Das Gebiet entlang der Höngger- und Wasserwerkstrasse ist durch den öffentlichen Verkehr nur ungenügend erschlossen, was sich nach der abgeschlossenen Aufwertung des Lettenareals bereits nachteilig bemerkbar macht.

Eine Massnahme, die all diese beschriebenen Probleme zu lösen verspricht, wäre eine neue Linienführung der Buslinie 71: Rütihof – Frankental – Winzerstrasse - Am Wasser – Wipkingerplatz – Höngger-/Wasserwerkstrasse – Central – Bahnhofquai.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1 Wie beurteilt der Stadtrat – getrennt nach obiger Auflistung – die öV-Situation im Stadtkreis 10?
- 2 Welche Massnahmen zieht der Stadtrat in Betracht, um in den drei erwähnten Bereichen eine Verbesserung zu erzielen?
- 3 Wie stellt sich die Situation für die Buslinie 71 bezüglich ihrer Rentabilität dar? Besteht im Rahmen des Spardruckes seitens des ZVV eine konkrete Forderung zur Linie 71 (Ergebnisverbesserung, Einstellung des Betriebes, usw.)?
- 4 Wie beurteilt der Stadtrat die oben unter C) vorgeschlagene neue Linienführung der Buslinie 71?

- 5 Mit welchen zusätzlichen Kosten müsste für diese neue Linienführung gerechnet werden, wenn sowohl die „wegfallenden“ Kosten der Linie 71 (inkl. Verlängerung an den Bahnhof Hardbrücke) als auch die einer allfälligen zusätzlichen Buslinie oder weiterer Massnahmen zur Entlastung der Linie 46 miteinbezogen werden? Können die Einsparungen beziffert werden, die sich nach Einführung der neuen Buslinie (im Vollbetrieb analog der Linie 46) aus einer möglichen leichten Ausdünnung des Fahrplanes zu Stosszeiten bei der Linie 46 ergeben?

A. Ammann
Ch. St. Zos