

Zürich, den 7. April 2010

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. Februar 2010 reichten Gemeinderat Christoph Gut (SP) und Gemeinderätin Marlène Butz (SP) folgende Motion, GR Nr. 2010/70, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, die Attraktivität des Quartierbusses 39 mit mindestens folgenden beiden Massnahmen zu steigern:

- a) Die Buslinie wird zum Milchbuck verlängert und die talseitige Endhaltestelle zur Haltestelle Milchbuck verlegt.
- b) Der Fahrtakt wird auf Fahrintervalle von 20 Minuten erhöht.

Begründung

In der Bemühung, Sparvorgaben des Zürcher Verkehrsverbundes umzusetzen, wurden in den vergangenen drei Jahren die Linienführung, Anzahl und Orte der Haltestellen sowie der Takt des Quartierbusses 39 mehrmals verändert bzw. reduziert, wobei mit jeder Umstellung die Buslinie 39 an Attraktivität einbüsste. Mit der Angebotsreduktion wurde zwar erreicht, dass alle Kurse mit nur einem statt wie früher mit zwei Fahrzeugen gefahren werden können, letztlich wurden aber wesentliche Anliegen und Bedürfnisse im Quartier übergangen. Es ist daher anzunehmen, dass sich die erwünschte höhere Auslastung der Linie und somit ein besserer Kostendeckungsgrad nicht einstellen. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es verschiedener Massnahmen, wie sie teilweise bereits von Marcel Z'graggen und Richard Rabelbauer mit dem Postulat (2009/99) vorgeschlagen wurden, die diese Buslinie wieder attraktiv machen.

Die Buslinie 39 nimmt zwei wesentliche Funktionen wahr: Sie bindet, zusammen mit der Seilbahn Rigiblick, das Quartier oberhalb der Winterthurerstrasse an das restliche VBZ-Netz an, und sie dient Ausflüglern und Zoobesucherinnen als direkte Verbindung zwischen dem Knoten Irchel / Milchbuck und dem Zürichberg bzw. Zoo. Für beide Bedürfnisse bietet die Buslinie 39 heute kein optimales und attraktives Angebot an. Dies wird mit der vorgeschlagenen Verlegung der Endhaltestelle und der Taktverdichtung korrigiert.

Die Endhaltestelle Letzistrasse ist wenig attraktiv sowohl in Bezug auf die weiterführenden Verbindungen (Umsteigebeziehung aufs Tram) als auch in Bezug auf die Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (e.g. fehlende überdachte Sitzgelegenheiten). Die Haltestelle Milchbuck böte als Endstation nicht nur eine optimale Infrastruktur (Kiosk, Geldautomat, Telefon, Toiletten), sondern mit vier Tramlinien (Nr. 7, 9, 10 und 14) und zwei Buslinien (Nr. 69 und 72) auch eine sehr gute Anbindung ans übergeordnete VBZ-Netz, und damit ein beachtliches Passagierpotential. An der Endstation wartende 39er-Busse wären am Milchbuck von weither sichtbar und die Abfahrzeiten könnten an den elektronischen Haltestellenanzeigen angezeigt werden, wodurch das Angebot besser wahrgenommen würde als an der Letzistrasse.

Gerade angesichts der vom Stadtrat angekündigten Parkplatzgebührenerhöhung beim Zoo, welche von den MotionärInnen sehr begrüsst wird, ist es wichtig, eine attraktive Alternative zu bieten.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die

Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt es aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen:

Heutige Situation und Machbarkeit der Verlängerung

Die Linie 39 dient heute zur Quartiererschliessung von Oberstrass und Fluntern. Sie schafft den Anschluss ans Tramnetz an den beiden Endpunkten Zoo (Linie 6) und Letzistrasse (Linien 9 und 10). Insbesondere an Wochenenden wird die Linie auch von Zoobesuchern und Ausflüglern genutzt, allerdings ist diese zusätzliche Nachfrage stark vom guten Wetter abhängig.

Die Auslastung von Montag bis Freitag liegt bei rund 390 Einsteigern pro Tag auf 70 Kursen.

Die vorgeschlagene Verlängerung der Linie 39 bis zum Milchbuck ist gemäss einer ersten Prüfung durch die Verkehrsbetriebe (VBZ) betrieblich machbar. Auch nach der geplanten Neugestaltung der Haltestelle Milchbuck wäre Raum für eine zusätzliche Busbucht vorhanden. Wegen der längeren Fahrstrecke müssten – unabhängig von der geforderten Taktverdichtung – neu zwei statt heute ein Fahrzeug eingesetzt werden. Im Gegenzug könnte das Klösterli-Quartier neu wieder in jedem Umlauf und nicht mehr nur bei jeder zweiten Fahrt bedient werden. Zudem könnte die Haltestelle Klosterweg direkt vor dem Zooeingang wieder bedient werden.

Attraktivere Direktverbindung, aber unzureichende Kapazität der in Frage kommenden Fahrzeuge

Mit der vorgeschlagenen Verlängerung der Linie 39 bis zum Milchbuck würde das Quartier Oberstrass zusätzlich an die Tramlinien 7 und 14 sowie die Buslinien 69 und 72 angeschlossen. Für die Quartierbewohner fiel so je nach Reiseziel ein Umsteigevorgang weg. Die Reisezeit zum Zoo ab der Haltestelle Milchbuck würde sich durch die neue Direktverbindung von heute in der Regel 20 bis 23 Minuten – je nach Verbindung – um bis zu sieben Minuten verkürzen.

Die bessere Anbindung ans Tramnetz und die Reisezeitersparnis dank Direktverbindung und die gleichzeitig geforderte Taktverdichtung brächten ohne Zweifel eine Steigerung der Angebotsqualität auf der Linie 39. Nach Einschätzung der VBZ wäre eine Erhöhung der Nachfrage auf rund 750 Einsteiger pro Tag realistisch. Sie gehen dabei davon aus, dass bei einer Rückkehr zum 20-Minuten-Takt auch annähernd wieder gleich viele Fahrgäste wie vor 2006 den Bus benutzen. Zusätzlich führt die Verlängerung zum Milchbuck zu einer Attraktivitätssteigerung vor allem für die Pendler in Richtung Wipkingen, Zürich-West und Höngg sowie für Ausflügler aus dem Raum Zürich Nord.

Das Problem des stark schwankenden Nachfrageanteils durch den Ausflugsverkehr dürfte sich allerdings noch akzentuieren: Wegen der Linienführung mitten durchs Quartier können auf der Linie 39 nicht beliebig grosse Busse eingesetzt werden. Die Hauptkundschaft des Zoos sind aber Familien mit Kindern, die oft mit Kinderwagen unterwegs sind. Mit der Verlängerung wird ein grundsätzlich attraktives

Angebot geschaffen, das aber wegen des beschränkten Platzes zur Gepäckmitnahme von einer wichtigen Zielgruppe nicht bzw. nur in eingeschränktem Mass genutzt werden kann. Dies ist für die Kundinnen und Kunden wenig befriedigend. Wer sich auf seine Reiseplanung verlassen will, wird auch künftig die etwas längere Verbindung mit dem Tram via ETH/Universitätsspital wählen, zumal sowohl auf der Linie 9 als auch der Linie 6 Trams mit bequemem Niederflureinstieg verkehren.

Kein besserer Kostendeckungsgrad trotz Attraktivitätssteigerung

Mit den seit Dezember 2006 umgesetzten Massnahmen konnte der Kostendeckungsgrad der Linie von 11,6 Prozent im Jahr 2005 auf 16,5 Prozent im Jahr 2008 erhöht werden (neuere Werte sind derzeit noch nicht verfügbar).

Die von den Motionären vorgeschlagene Linienverlängerung und Taktverdichtung führt annähernd zu einer Verdoppelung der Betriebskosten um Fr. 670 000.- auf rund Fr. 1 350 000.- pro Jahr. Demgegenüber steht eine geschätzte Steigerung der Passagierzahlen von gut 90 Prozent. Der Kostendeckungsgrad der Linie dürfte damit bei Umsetzung der Motion wieder leicht sinken.

Keine Finanzierung des Mehrangebots durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in absehbarer Zeit

Im laufenden Fahrplanverfahren 2011 stehen keinerlei zusätzliche Mittel für Angebotsausbauten in der Stadt Zürich zur Verfügung, somit auch nicht für die geforderte Verlängerung und Verdichtung der Buslinie 39. Sämtliche Änderungen zum nächsten Fahrplanwechsel, u. a. die Inbetriebnahme des Trams Zürich-West, müssen von den VBZ durch Optimierungsmassnahmen im übrigen Liniennetz durch Umlagen und durch Produktivitätsgewinne finanziert werden.

Die Vorgaben für das kommende Fahrplanverfahren sind noch ausstehend. Sofern dann Mittel für Angebotserweiterungen gesprochen werden, stünde die Verlängerung der Linie 39 in Konkurrenz zu anderen Projekten. Im Grundsatz haben in solchen Situationen die Behebung von Kapazitätsengpässen, Beschleunigungsmassnahmen zur Qualitätssicherung und Projekte in Einklang mit der geplanten Liniennetzentwicklung den Vorrang. Die Verlängerung der Linie 39 hätte damit klar keine Priorität und würde auf absehbare Zeit hin nicht umgesetzt.

Eine Realisierung der Verlängerung und Verdichtung der Linie 39 im Rahmen des Fahrplanverfahrens ist zudem nicht motionsfähig, da ein entsprechender Beschluss nicht in der Kompetenz des Gemeinderates liegt.

Gemäss § 16 der Verordnung über das Fahrplanverfahren im Verkehrsverbund des Kantons Zürich (Fahrplanverordnung, LS 740.35) legt der Verkehrsrat den Verbundfahrplan fest. Die Gemeinden können Begehren, welche im Fahrplanverfahren berücksichtigt werden sollen, einreichen. Im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen können sie sich zudem zu den Angebotskonzepten äussern, welche die marktverantwortlichen Unternehmen im Rahmen der strategischen und finanziellen Vorgaben des ZVV erarbeitet haben (§ 11 bis 13 Angebotsverordnung). Ein Erlass, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt, ist im Rahmen des Fahrplanverfahrens nicht vorgesehen. Dies auch deshalb, da der ZVV

den VBZ den Betriebsaufwand, welcher aus ihren Leistungen für den ZVV entsteht, in Form eines Leistungsentgeltes gemäss § 25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) ersetzt.

Finanzierung aus Mitteln des allgemeinen Haushalts

Alternativ zur Realisierung der Verlängerung der Linie 39 im Rahmen des Fahrplanverfahrens bestünde die Möglichkeit, die Linienergänzung im Rahmen von § 20 PVG zu bestellen. Die Kosten für eine solche Angebotserweiterung hätte der Besteller – in Frage kämen hierfür entweder die Stadt Zürich oder der Zoo – unter Anrechnung eines Einnahmenanteils von höchstens 10 Prozent der Kosten selbst zu tragen.

Für den Fall der Bestellung und Finanzierung durch die Stadt gemäss § 20 PVG würde der dazu erforderliche Ausgabenbeschluss in die Zuständigkeit des Gemeinderates fallen. Basierend auf dieser Rechtsgrundlage und diesem Szenario ist das Anliegen somit motivationsfähig.

Seit der Einführung des ZVV 1990 wäre es das erste Mal, dass die Stadt Zürich ein Zusatzangebot im öffentlichen Verkehr aus Steuermitteln bezahlen würde. Aus Sicht des Stadtrates hätte eine solche Bestellung eine unerwünschte Präjudizwirkung und wäre auch ein problematisches Signal gegenüber den Steuerzahlenden: Die Stadt würde damit Steuergelder in ein Angebot des öffentlichen Verkehrs investieren, obwohl dieses für die Grunderschliessung nicht nötig und nach wirtschaftlichen Grundsätzen nicht vertretbar ist.

Eine spätere Übernahme eines §-20-Angebotes in das Regelangebot des ZVV, wie sie in der Vergangenheit jeweils frühestens nach zwei Fahrplanjahren geprüft und zum nächsten grossen Fahrplanwechsel umgesetzt wurde, wäre im Falle der Linie 39 praktisch ausgeschlossen: Der dafür als Bedingung nötige Kostendeckungsgrad von mindestens 30 Prozent oder alternativ eine Nachfrage von mindestens 10 Einsteigern pro Kurs würden auch nach der Umsetzung der Motion klar verfehlt. Die zusätzlichen Betriebskosten von rund Fr. 670 000.– abzüglich eines Einnahmenanteils würden die Stadtkasse also wiederkehrend für die kommenden Jahrzehnte belasten.

Aus den dargelegten Gründen lehnt der Stadtrat daher die Motion ab und ist auch nicht bereit, sie als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy