

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

vom 31. August 2011

---

**1052. Schriftliche Anfrage von Simone Brander und Markus Knauss betreffend Verkehrskonzept Zoo, Wiedereinführung des Shuttlebusses Irchel-Zoo.** Am 25. Mai 2011 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/181, ein:

Die Erkenntnisse aus der Pilotphase 2009/2010 zum Verkehrskonzept Zoo liegen vor. Ein Instrument der Pilotphase war der Shuttlebus Parkhaus Irchel-Zoo. Der Bus fuhr während zweier Jahre an den Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober jeweils zwischen 11 Uhr und 18.30 Uhr und wurde mit aktiven Kommunikationsmassnahmen (z. B. im Radio) beworben. Das Tiefbaudepartement hat die Pilotphase mit einem Controlling evaluiert, welches sowohl Verkehrserhebungen als auch Befragungen enthielt. Es zeigte sich, dass auch an den Spitzentagen das Parkhaus Irchel wenig genutzt wurde und die Zoobesuchenden mehrheitlich zuerst zum Zoo hinauffuhren. Nur 0.4 Prozent der Zoobesuchenden nutzten in den beiden Betriebssaisons das P+R-Angebot. Daraus resultierten viele Leerfahrten. Deshalb beschloss der Stadtrat, den Betrieb des Shuttlebusses mangels Akzeptanz einzustellen. Im April 2011 beschloss der Gemeinderat, die Parkgebühren im Gebiet Zoo zu erhöhen. Das Tiefbauamt hat nun kommuniziert, dass der Stadtrat das P+R-Angebot mit dem Shuttlebus Parkhaus Irchel-Zoo wieder aufnehmen will, sobald die Gebührenerhöhung in Kraft ist. Nachdem ein völlig untaugliches Angebot endlich eingestellt worden ist, plant der Stadtrat, dieses Angebot nun wieder einzuführen.

Dazu stellen sich folgende Fragen:

1. Wie viel hat der Transport einer Person mit dem Shuttlebus Irchel-Zoo in den beiden Betriebssaisons die Stadt Zürich gekostet (Vollkostenrechnung)?
2. Ist die Wirtschaftlichkeit des P+R-Angebots des Shuttlebusses Irchel-Zoo im Laufe der beiden Betriebssaisons gestiegen?
3. Erachtet der Stadtrat das Shuttlebus-Angebot für die beiden Betriebssaisons als wirtschaftlich?
4. Wie begründet der Stadtrat seine Haltung, dass nach dem Flop des Probetriebes die Wirtschaftlichkeit des Shuttlebus-Angebots in Zukunft steigen wird?
5. Es zeigte sich, dass die Zoobesuchenden auch während der Pilotphase (trotz aktiven Kommunikationsmassnahmen und einer Gewöhnung von zweier Jahre) weiterhin zuerst zum Zoo hinauffuhren und nicht direkt im Parkhaus Irchel parkierten. Weshalb ist der Stadtrat der Meinung, dass der Shuttlebus in Zukunft besser akzeptiert sein wird?
6. Was denkt der Stadtrat, wie viele Jahre wird es dauern, bis die Autofahrenden sich an das Shuttlebus-Angebot gewöhnt haben und direkt ins Parkhaus Irchel fahren statt Suchverkehr im Gebiet Zoo generieren?
7. Wie sieht die Umweltbilanz des Verkehrskonzepts in der Pilotphase 2009/2010 mit und ohne Shuttlebus Parkhaus Irchel-Zoo aus?
8. Die Besucherzahlen des Zoos Zürich sind in den vergangenen Jahren - entgegen allen Verkehrsprognosen durch den Zoo Zürich - enorm angestiegen und haben deshalb zu grossen Verkehrsproblemen geführt. Wie hoch ist der Anteil, den der Zoo Zürich selber an die Behebung dieser Verkehrsmisere beiträgt? Welche Bestrebungen sind im Gang, den Zoo Zürich vermehrt, aber auch den Kanton Zürich, der sich mit der Stadt Zürich den Subventionsbeitrag hälftig teilt, in die Finanzierung dieser aufwändigen Massnahmen einzubeziehen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### **Einleitung**

Basierend auf einer umfangreichen Verkehrserhebung erarbeiteten das Tiefbauamt (TAZ), die Dienstabteilung Verkehr (DAV) und die Verkehrsbetriebe (VBZ) im Jahr 2008 ein Verkehrskonzept Zoo für Spitzentage (nachfolgend: Verkehrskonzept), das kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen beinhaltet. Die übergeordneten Zielsetzungen lauten wie folgt:

- möglichst reibungslose Anfahrt der Zoobesuchenden unter Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (öV)
- Schutz der Anwohnerschaft vor Parksuchverkehr
- Nutzen der bestehenden Infrastruktur und Verzicht auf zusätzliche Parkfelder im Gebiet Zoo

Das Verkehrskonzept besteht aus einem Bündel von Massnahmen – baulicher und betrieblicher Art, in den Bereichen öV und motorisierter Individualverkehr (MIV) – die den Prinzipien der Mobilitätsstrategie Rechnung tragen. Kern des Konzepts ist die Etablierung des Parkhauses Irchel als Park+Ride-Anlage mit Shuttlebus zum Zoo. Flankierende Massnahmen erhöhen die Akzeptanz der Park+Ride-Anlage und dienen zur Vermeidung von Parksuchverkehr im Quartier rund um den Zoo.

Für die Umsetzung der Sofortlösung (Pilotphase 2009/2010) wurde nach intensiven Diskussionen der Konzeptentscheid gefällt, das Park+Ride Irchel mit Shuttlebus nach festem Fahrplan zu betreiben, die Parkfelder im Gebiet Zoo beizubehalten und die Zufahrt erst bei Vollbelegung (einem nicht planbaren Ereignisfall) zu sperren. Aus betrieblichen Gründen erwies sich ein Shuttlebusbetrieb auf Abruf als nicht machbar. Der Betrieb mit festem Fahrplan hat den Vorteil, einfach kommunizierbar zu sein. Der Zoo als ganzjährig nutzbare Freizeitanlage und mit grösstenteils unproblematischer Parkplatzsituation lässt kein reines Park+Ride-Konzept mit Verlegung sämtlicher Parkfelder aus dem Gebiet Zoo ins Parkhaus Irchel zu. Hier zeigt sich ein deutlicher Unterschied zu Veranstaltungen (Europa-Meisterschaft, Streetparade), die nur über einen kurzen Zeitraum stattfinden und an denen sich das Publikum einfacher auf öV und Park+Ride-Konzepte einstellt.

Dieser Konzeptentscheid hat zur Folge, dass hohe Kosten und Leerfahrten entstehen, weil der Shuttlebusbetrieb auch dann aufrechterhalten wird, wenn die Parkplätze im Gebiet Zoo nicht voll belegt sind. Von den insgesamt 59 Betriebstagen des Shuttlebusses waren lediglich 31 Spitzentage. An den restlichen Tagen bewegte sich die Zahl der Zoobesuchenden unter der kritischen Grösse von 4800.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1:** Die Kosten für den Shuttlebusbetrieb beliefen sich 2009 auf etwa Fr. 120 000.– (24 Betriebstage) und 2010 auf etwa Fr. 160 000.– (35 Betriebstage). Dazu kommen einmalige Kosten zur Herstellung und Montage der Klappsignale (Fr. 15 000.–).

**Zu den Fragen 2 und 3:** Weder ist das Angebot wirtschaftlich noch hat sich die Wirtschaftlichkeit im Laufe der Pilotphase verbessert. Die Auswertung hat gezeigt, dass das Angebot insbesondere an Ostern und Pfingsten genutzt wurde. Allerdings wurde schon von Beginn an erwartet und bewusst in Kauf genommen, dass der Betrieb im Rahmen der Sofortlösung nicht wirtschaftlich sein kann. Erstens bedingt dieses Verkehrskonzept eine Verhaltensänderung im Freizeitverkehr, was nur sehr langfristig erreicht werden kann. Zweitens war ausgehend von der Wahl des Betriebskonzepts (siehe Einleitung) mit einer geringen Auslastung zu rechnen. Zudem fehlte drittens auch die unterstützende Wirkung der im Konzept ebenfalls vorgesehenen Erhöhung der Parkiergebühren im Gebiet Zoo, die noch umgesetzt werden muss.

**Zu den Fragen 4 und 5:** Die Erhöhung der Parkiergebühren an Sonn- und Feiertagen ist ein wichtiger Eckpfeiler im Verkehrskonzept. Höhere Parkiergebühren an Spitzentagen schwächen die Belegungsspitzen ab, können das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr fördern und die Akzeptanz des Park+Ride-Betriebs erhöhen. Insofern ist eine Wiederaufnahme des Park+Ride-Konzepts zu prüfen, sobald die höheren Parkiergebühren in Kraft sind.

**Zu Frage 6:** Das Verkehrskonzept bedingt eine Verhaltensänderung im Freizeitverkehr, was nur sehr langfristig erreicht werden kann. Es ist deshalb davon auszugehen, dass dies meh-

rere Jahre dauern wird.

**Zu Frage 7:** Eine Umweltbilanz wurde nicht erstellt. Die zahlreichen Leerfahrten der Shuttlebusse sind mit dem damit verbundenen Treibstoffverbrauch und den Lärmemissionen sicherlich als ungünstig zu beurteilen.

**Zu Frage 8:** Der Zoo Zürich gehört zu den beliebtesten Freizeitanlagen der Schweiz. Die Anzahl Besucher betrug laut Jahresbericht im Jahr 2010 rund 1,7 Millionen. Die Besucherzahlen sind seit Eröffnung der Masoala-Halle 2003 nicht ansteigend, sondern relativ konstant; sie bewegen sich zwischen 1,6 und 1,8 Millionen. Gemäss Auskunft des Zoos liegen diese Zahlen, die jährlich kommuniziert werden, allerdings weit über den effektiv gemessenen Besucherzahlen, da sie nach einer internationalen Standardformel in der Zoowelt berechnet werden. Effektiv bewegen sich die Besucherzahlen unter einer Million pro Jahr. An Spitzentagen strömen jeweils 5000 bis 10 000 Menschen zu den Tiergehegen. Die Eröffnung der Masoala-Halle hat dazu geführt, dass die Besucherspitzen geglättet werden konnten.

Die Faktoren Spontaneität und Familienausflug führen dazu, dass die Mehrzahl der Besuchenden mit dem Auto anreist. Der Modalsplit setzt sich wie folgt zusammen: 64 Prozent MIV, 34 Prozent öV, 2 Prozent Fuss-/Veloverkehr.

Der Zoo hat in den letzten Jahren viel unternommen, um den öV-Anteil zu halten bzw. zu erhöhen und den Autoverkehr verträglich abzuwickeln. Dazu gehören die Forcierung der Niederflurtrams in den Zoo, der Bau der Bushaltestelle Zoo/Forrenweid, die Teilnahme am RailAway-Angebot, öV-Aktionen mit VBZ und ZVV, die Bewusstseinsbildung mittels Werbung und Webauftritt, die Verfeinerung der Anordnungen an Spitzentagen zur Minimierung des Suchverkehrs, das Forcieren der Zootaste an ZVV-Automaten und die Projektierung der Seilbahn Stettbach–Zoo.

Diese Massnahmen kosten den Zoo jährlich mehrere Fr. 100 000.–. Diese Kosten werden sich noch erhöhen, da der ZVV den Vertrag mit RailAway kündigen wird. Zusätzlich gewährt der Zoo in Aktionen Rabatte für öV-Benützer, die den individuell anreisenden Besuchenden nicht zukommen. Diese Rabatte beliefen sich 2010 auf rund Fr. 90 000.–. Einen grossen Schritt zur Verbesserung der öV-Erschliessung erhofft sich der Zoo von der geplanten Seilbahn Stettbach–Zoo. Die Investitionskosten werden auf rund 17 Mio. Franken geschätzt. Es ist vorgesehen, dass sich der Zoo bei diesem privat zu finanzierenden Vorhaben ebenfalls an den Kosten beteiligen wird.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**