

Begehrenliste VBZ im Fahrplanverfahren für den Verbundfahrplan 2018–2019

Die nachfolgende Begehrenliste ist in die Hauptcluster A-E unterteilt:

- A Begehren Raum Altstetten
- B Begehren Raum Enge – Wollishofen – Greencity – Zürich Süd
- C Begehren Raum Zürich Nord
- D Begehren Raum Hottingen – Hirslanden
- E Diverse Begehren

Auf der folgenden Seite ist ein Inhaltsverzeichnis zu finden.

Insgesamt wurde in der Stadt Zürich zuhanden der VBZ 174 (Teil-)Begehren eingereicht.

Davon sind

- 11 erfüllt (bereits im bestehenden Zustand oder fest eingeplant)
- 19 zur Umsetzung beantragt
- 49 zur erneuten Prüfung in den folgenden Fahrplanverfahren beantragt
- 95 zur Ablehnung beantragt.

Allgemeiner Hinweis:

Begehren, die zur Annahme empfohlen werden und eine Kostenfolge haben, hängen von der Zusage des Zürcher Verkehrsverbunds ab. Der endgültige Entscheid, ob ein Begehren umgesetzt werden kann, ist erst nach Abschluss aller Regionalen Verkehrskonferenzen im Kanton Zürich möglich.

Aufgrund des Sparauftrags der Regierung können Begehren mit Kostenfolge nach erfolgter Zusage des ZVV erst auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 umgesetzt werden (analog zu den meisten anderen Massnahmen im Fahrplanverfahren 2018/2019).

VBZ/MEE – 21.4.2017

Inhalt

A	Begehren aus dem Raum Altstetten	3
A.1	Kleinere Anliegen aus dem Freilagerareal	3
A.1.1	Teilausbau Linie 83 morgens/abends	3
A.1.2	Diverse kleinere Anliegen (Fokus Freilager).....	7
A.2	Umfassendere Begehren aus dem Freilagerareal	11
A.2.1	Vollausbau Linie 83	11
A.2.2	Ausbau Linie 89 (Fokus Freilager)	24
A.3	Begehren Freilagerareal um Anpassung der Infrastruktur oder Linienführung	32
A.3.1	Neue Haltestellen oder Tramlinien.....	32
A.3.2	Neue Linienführung Linie 83 und/oder 89 via Freilagerstrasse	34
A.3.3	Neue Linienführung Linie 83 und/oder 89 via Rautistrasse.....	37
A.4	Anderweitige Begehren aus dem Raum Altstetten	41
A.4.1	Begehren zur Linie 89	41
A.4.2	Übrige Linien (Raum Altstetten)	45
B	Begehren aus dem Raum Enge – Wollishofen – Greencity – Zürich Süd.....	49
B.1	Begehren zur Linie 66	49
B.1.1	Morgental: Anschluss letzte Fahrt Linie 66 / Anschluss allgemein	49
B.1.2	Linienführung zeitlich länger bzw. grundsätzlich zur Sihlstrasse	52
B.1.3	Übrige Begehren zur Linie 66	54
B.2	Begehren zur Linie 70 (184/185)	57
B.3	Übrige Linien (Raum Zürich Süd).....	60
C	Begehren aus dem Raum Zürich Nord.....	62
C.1	Begehren aus dem Raum Affoltern – Oerlikon.....	62
C.2	Begehren aus dem Raum Schwamendingen – Oerlikon	70
D	Begehren aus dem Raum Hottingen – Hirslanden	75
E	Diverse Begehren.....	79
E.1	Bessere Anschlüsse / Umsteigebeziehungen	79
E.2	Taktverdichtung / Kapazitätsausbau	82
E.3	Ausdehnung Betriebszeiten.....	84
E.4	Ausbau Niederflurangebot.....	86
E.5	Linie 39.....	87
E.6	Übrige Begehren	88

- A Begehren aus dem Raum Altstetten
- A.1 Kleinere Anliegen aus dem Freilagerareal
- A.1.1 Teilausbau Linie 83 morgens/abends

21.1 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 [...] längerer Betrieb am Abend
	Haltung MVU
	Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von 0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends. Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV
54 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 Verlängerung der Betriebszeit abends um 1 Stunde Der letzte Bus 83 von Hardbrücke nach Altstetten fährt jetzt ab um +/- 18:10. Ab dieser Zeit nur noch bis Albisriederplatz. Zu früh, weil viele Pendler zu dieser Zeit noch unterwegs sind. Deswegen bitte ich den Bus 83 Richtung Altstetten um eine Stunde zu verlängern.
	Haltung MVU
	Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von 0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends. Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV
59.1 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 Durchgehende Betriebszeiten Erweiterung der Buslinie 83 ([...]zumindest Erweiterung der Stosszeiten) oder generell eine bessere Anbindung des Freilagers ist wünschenswert. Die Linienführung der Linie 83 ist

	<p>optimal, um die Bahnhöfe Altstetten, Hardbrücke und HB zu erreichen. Der Fahrplan hingegen ist schlichtweg nicht praxistauglich für alle, die pendeln müssen. Nach 25 autofreien Jahren musste ich daher jetzt aufs Auto umsteigen, was ja nicht das Ziel sein kann. Auch vielen meiner Nachbarn geht es so.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von 0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends.</p> <p>Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV
72 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 und 67</p> <p>Längere Betriebszeit Bus 83 am Abend (Freilager)</p> <p>Statt den 83er am Morgen Früher loszufahren lassen macht es mehr Sinn diesen am Abend länger von Milchbuck bis zu Altstetten fahren zu lassen. Von der Hardbrücke gibt es extrem schlechte Verbindungen zur Flurstrasse.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von 0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends.</p> <p>Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV
88 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>abends bis 20 Uhr zum Bhf. Altstetten fahren</p> <p>Ich wünsche mir, dass die Buslinie 83 abends durchgehend mindestens bis um 20 Uhr bis zum Bahnhof Altstetten fährt und so das Freilager (Haltestelle Flurstrasse) für die Arbeitnehmenden bedienen kann. Es ist unpraktisch, dass die Busse ab ca. 18.00 ab Milchbuck nur noch bis zum Albisriederplatz fahren.</p> <p>Würde mich über eine Verbesserung diesbezüglich freuen</p>
	Haltung MVU
	Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von

	<p>0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends.</p> <p>Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV
93.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>Verlängerung Betrieb morgens ab 05:30 Uhr und abends bis mind. 20:00 Uhr</p> <p>Der Bus 83 ist die nächstgelegene Verbindung stadteinwärts bis Hardbrücke für das Freilager mit 2'500 Anwohnern. Der Bus verkehrt jedoch nur in den Stosszeiten. [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von 0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends.</p> <p>Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV
96 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>längere Betriebszeit bis 20 Uhr unter der Woche.</p> <p>Verbindung Hardbrücke - Flurstrasse sollte bis 20:00 Uhr unter der Woche möglich sein. (jetzt letzter Bus um 18.00 Uhr!!!)</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von 0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends.</p> <p>Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018</p>

	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV
119.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Verlängerung am Abend bis 19 Uhr [...]</p> <p>Abends sollte der 83er länger fahren und in höherer Kadenz. Kürzlich wurde die Linie ausgebaut, um Pendler zu entlasten - deshalb fährt der 83 jetzt schon ab 4. Wer hat dann schon Feierabend? Eine Verlängerung bis abends um mindestens 19 Uhr wäre super. [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von 0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends.</p> <p>Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV
141.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83: [...] vor allem abends [...]</p> <p><i>Betriebszeitausdehnung</i> [...] v.a. abends [...]</p> <p>Begründung: ungenügendes Angebot in Relation zur Nachfrage</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 83 zeigt eine positive Nachfrageentwicklung. Vorbehältlich der Zustimmung durch den Zürcher Verkehrsverbund (Erteilung von zusätzlichen finanziellen Mitteln in Höhe von 0.5 Mio. p.a.) soll in einem ersten Schritt ab Dezember 2018 der Betriebsbeginn am Morgen früher und der Betriebsschluss am Abend später erfolgen. Der Fokus liegt dabei auf der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Altstetten und Hardbrücke am Morgen Richtung Bahnhof und am Abend vom Bahnhof. Geplanter Betriebsbeginn ab Altstetten ist gegen 6 Uhr morgens, geplanter Betriebsschluss ab Hardbrücke Richtung Freilager ist gegen 20 Uhr abends.</p> <p>Im Übrigen bleibt der Fahrplan unverändert, ein sukzessiver weiterer Ausbau ist abhängig von der Nachfrageentwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in den folgenden Fahrplanverfahren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen und Umsetzung per Fahrplanwechsel im Dez. 2018</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt und im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV

63 VBZ	Begehren
	Ergänzung Freilagerareal in Fahrplan-App Sowohl in der ZVV App als auch in der von der SBB ist die Adresse des Freilager Areal nicht vorhanden. Die höchste Nummer ist Freilagerstrasse 47. das Areal geht bis Hausnummer 99. Es wäre praktisch einfach das Areal als gesamtes zu führen und damit den Einzugsbereich Untermoos, Rautistrasse, Flurstrasse, Siemens zu adressieren.
	Haltung MVU
	Die Umsetzung ist bereits erfolgt. In der Fahrplanauskunft kann „Zürich, Zollfreilager“ eingegeben werden, um alle umliegenden Haltestellen in die Verbindungssuche einzubeziehen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen (Umsetzung bereits erfolgt)
	Haltung RVK
	Das Begehren ist erfüllt.
	Haltung ZVV
65.2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 [...] [...] Grundsätzliches: Umsteigemöglichkeiten Albisranks/Siemens Albis von Bus 83, 89 mit Tram 3 total ungenügend. Jetzt baut man die ganze Haltestelle Siemens Albis um, aber an eine Neuplatzierung der Haltestelle wurde nicht gedacht. Genauso Kappeli von Bus 83, 89 mit Tram 2 Kommt man mit Bus 89 am Hubertus an, Richtung Sihlcity, kann man immer zuschauen wie Tram gerade wegfährt. Auch der Hubertus sollte endlich dem ÖV entsprechend umgebaut werden. Ein Platz und drei verschiedene Haltestellen. Die ganze Situation um das Freilager wurde regelrecht verpennt. 800 Wohnungen, ca. 2200 NeubewohnerInnen und ÖV wurde massiv vernachlässigt.
	Haltung MVU
	Das Netz der VBZ ist ein komplexes Zusammenspiel verschiedenster Anforderungen. Mit unzähligen Punkten, an welchen Linien aufeinandertreffen, ist es unmöglich, an jedem dieser Punkte für jede erwünschte Umsteigebeziehung einen optimalen Zustand zu erreichen. Anpassungen an einem Ort führen zwangsläufig zu Verschlechterungen an anderen Umsteigehaltestellen. Mit dem sehr dichten Fahrplanangebot in der Stadt Zürich sind die maximalen Wartezeiten darüber hinaus sehr kurz. In der Spitzenzeit beispielsweise können die Haltestellen Hubertus und Kappeli vom Freilagerareal alle 3.75' erreicht werden, wodurch praktisch immer ein optimaler Anschluss gegeben ist. Die Zusammenlegung der Haltestellen Albisranks und Siemens wurde geprüft, aber aus folgenden Gründen abgelehnt: Im Knotenbereich ist zu wenig Platz für Haltestelleninseln, da Vorsortierspuren für den motorisierten Individualverkehr benötigt werden Der aktuell von der Haltestelle Siemens erschlossene Bereich verschiebt sich und wirkt sich negativ aus (längere Zugangswege zur Haltestelle) Am Hubertus besteht eine Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien 3 und 83/89 <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

89 VBZ	Begehren
	<p>Tramlinie Nr. 3: Kürzerer Takt als 15 Minuten abends und sonntags zw. 06.30 und 08.30</p> <p>Ich wünsche mir, dass die Tramlinie 3 an Wochenenden am Morgen (z.B. zwischen 6.30 und 8.30) und abends häufiger als alle 15 Minuten fährt, um einen guten Anschluss an den HB zu ermöglichen. Der 15-Minuten-Takt hat unangenehme Wartezeiten zur Folge.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 3 verkehrt wie alle anderen Tram- und Trolleybuslinien am Sonntagmorgen im 15'-Takt, da dieser optimal der Nachfrage entspricht. Eine Taktverdichtung einzelner Linien ist weder sinnvoll noch finanzierbar. Die maximale Besetzung pro Kurs vor 8 Uhr am Sonntagmorgen ist nicht höher als 20 Personen (i.d.R. niedriger; Linie 3), weshalb eine Taktverdichtung nicht gerechtfertigt ist.</p> <p>Ebenso ist das Taktsystem am Abend (bis 22:30 Uhr 10'-Takt, danach 15'-Takt, Fr und Sa bis Betriebsschluss 10'-Takt) optimal der Nachfrage angepasst, weshalb auch hier eine Taktverdichtung nicht zielführend ist. Darüber hinaus würde mit der Anpassung einzelner Linien das Taktsystem zerstört und in der Folge entstehen zahlreiche neue Probleme, weil Anschlüsse nicht mehr funktionieren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
92.3 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83, [...]</p> <p>Letzten September habe ich fast gleichzeitig mit weiteren rund 2000 Personen eine der 800 neuen Wohnungen der Überbauung Freilager in Zürich-Albisrieden bezogen. In verschiedenen Verlautbarungen meinte ich vernommen zu haben, dass das Fahrplanangebot nach Bezug der Überbauung ausgebaut werde. Nun sehe ich, dass kaum eine Verbesserung zu merken ist. Dies überrascht und enttäuscht mich.</p> <p>Die für das Freilager am nächsten gelegenen Haltestellen sind „Flurstrasse“ (Bus 89 und 83), „Kappeli“ (Tram 2) und „Siemens“ (Tram 3). Während bei der Tramdicke wohl bereits das Maximum ausgereizt ist, sehe ich bei den Buslinien noch grossen Spielraum und Handlungsbedarf:</p> <p>Bus 89:</p> <p>[...]Unbefriedigend ist zudem die mangelnde Abstimmung des Busfahrplans auf die S-Bahnen am Bahnhof Altstetten, die abends und am Wochenende oft zu unangenehmen Wartezeiten von beinahe einer Viertelstunde führt.</p> <p>[...]</p> <p>- bessere Anpassung des Fahrplans der Buslinie 89 am Abend und am Wochenende an den S-Bahn-Fahrplan in Zürich Altstetten,</p> <p>[...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Am Bhf. Altstetten verkehren aktuell 5 S-Bahn-Linien sowie weitere Zusatz-S-Bahnen in der Hauptverkehrszeit und RE-/IR-Linien. Die Linie 89 verkehrt tagsüber im 7.5'-Takt und zu den restlichen Zeiten im 15'-Takt. Eine optimale Abstimmung auf alle Züge ist nicht möglich, grundsätzlich ist die Linie 89 jedoch bereits auf die Linien S3 und S12 (später S11 und S12) von/nach Zürich HB abgestimmt. Eine Verschiebung der Fahrplanlage der Linie 89 würde darüber hinaus auch im weiteren Linienvverlauf bis Sihlcity zahlreiche Anschlüsse beeinflussen, weshalb von einer Änderung abzusehen ist.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.

	Haltung ZVV
93.2/ 93.3 VBZ	Begehren
	[...] [...] Das Tram 3 ist nach den Stosszeiten regelmässig stark gefüllt. Die jetzigen Verbindungen ausserhalb der Stosszeiten stadteinwärts sind das 3er-Tram (mind. 10 min zu Fuss) oder mittels dem 89er Bus und umsteigen in Hubertus, wobei die Anschlüsse dort relativ schlecht sind
	Haltung MVU
	Die Fahrgastzahlen 2016 bestätigen, dass ausserhalb der Spitzenzeiten bei der Linie 3 im Jahresdurchschnitt keine überlasteten Kurse verkehren. Die Auslastung ist sogar immer niedriger als die Anzahl der zur Verfügung stehenden Sitzplätze im Tram. Das Netz der VBZ ist ein komplexes Zusammenspiel verschiedenster Anforderungen. Mit unzähligen Punkten, an welchen Linien aufeinandertreffen, ist es unmöglich, an jedem dieser Punkte für jede erwünschte Umsteigebeziehung einen optimalen Zustand zu erreichen. Anpassungen an einem Ort führen zwangsläufig zu Verschlechterungen an anderen Umsteigehaltestellen. Mit dem sehr dichten Fahrplanangebot in der Stadt Zürich sind die maximalen Wartezeiten darüber hinaus sehr kurz. In der Spitzenzeit beispielsweise können die Haltestellen Hubertus und Kappeli vom Freilagerareal alle 3.75' erreicht werden, wodurch praktisch immer ein optimaler Anschluss gegeben ist. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
99.2 VBZ	Begehren
	[...] Tramlinie Nr. 2/3 Bessere Abstimmung Anschluss Tram/Bus an Haltestelle Kappeli. Eine bessere Anbindung zum Zollfreilager wäre wünschenswert. [...] Auch wäre die Abstimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Tram und Bus an der Haltestelle Kappeli gut, so dass man einen besseren und fließenderen Anschluss zwischen Kappeli und Flurstrasse hat.
	Haltung MVU
	Das Netz der VBZ ist ein komplexes Zusammenspiel verschiedenster Anforderungen. Mit unzähligen Punkten, an welchen Linien aufeinandertreffen, ist es unmöglich, an jedem dieser Punkte für jede erwünschte Umsteigebeziehung einen optimalen Zustand zu erreichen. Anpassungen an einem Ort führen zwangsläufig zu Verschlechterungen an anderen Umsteigehaltestellen. Mit dem sehr dichten Fahrplanangebot in der Stadt Zürich sind die maximalen Wartezeiten darüber hinaus sehr kurz. In der Spitzenzeit beispielsweise können die Haltestellen Hubertus und Kappeli vom Freilagerareal alle 3.75' erreicht werden, wodurch praktisch immer ein optimaler Anschluss gegeben ist. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

130 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83/89 Frühere Ankunft/Abfahrt Flurstrasse für besseren Anschluss Kappeli</p> <p>Tramlinie Nr. 2 Ich verpasse jeden Morgen meinen Anschluss, wenn ich von der Flurstrasse mit dem 83er oder 89er zum 2er Tram (Kappeli) fahre und zwar fährt die Tram JEDES MAL genau vor der Nase weg! Kann man den Fahrplan um gefühlt eine Minute vorziehen, damit entsprechend der Anschluss gewährleistet bleibt?</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Netz der VBZ ist ein komplexes Zusammenspiel verschiedenster Anforderungen. Mit unzähligen Punkten, an welchen Linien aufeinandertreffen, ist es unmöglich, an jedem dieser Punkte für jede erwünschte Umsteigebeziehung einen optimalen Zustand zu erreichen. Anpassungen an einem Ort führen zwangsläufig zu Verschlechterungen an anderen Umsteigehaltestellen. Mit dem sehr dichten Fahrplanangebot in der Stadt Zürich sind die maximalen Wartezeiten darüber hinaus sehr kurz. In der Spitzenzeit beispielsweise können die Haltestellen Hubertus und Kappeli vom Freilagerareal alle 3.75' erreicht werden, wodurch praktisch immer ein optimaler Anschluss gegeben ist.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

3 (alt 10.3) VBZ	Begehren
	<p>Bus 83: Buslinie soll auch am Wochenende ganztags in Betrieb sein. Begründung: Die SP9 begrüsst die neue Buslinie sehr. Sie erschliesst zwei wichtige Endhaltestellen und erschliesst wichtige neue Bereiche des Quartiers (z.B. Zollfreilager). Da aber mit einer massiven Zunahme an Einwohnerinnen und Einwohnern entlang der Buslinie zu rechnen ist, muss die Buslinie auch am Wochenende fahren (allenfalls in einem reduzierten Takt). Ansonsten werden wichtige Orte in Altstetten am Wochenende keinen ÖV zur Verfügung haben, was abzulehnen ist.</p>
	Haltung MVU
	<p><i>Einschätzung VBZ im FPV 16/17</i> Bus 83: Betrieb ganztags und am Wochenende <i>Die neue Linie 83 verkehrt auf jedem Abschnitt parallel zu einer weiteren Tram- oder Buslinie. Sie erschliesst keine zusätzlichen Gebiete und dient somit nur zur besseren zeitlichen Erschliessung während der Hauptverkehrszeit. Eine räumliche Erschliessung im Gebiet Altstetten, Zollfreilager, etc. ist mit den bestehenden Linien 3, 33, 89 immer sichergestellt. Ein Betrieb der Linie 83 ausserhalb der Hauptverkehrszeit ist mit hohen zusätzlichen Betriebskosten verbunden, welche momentan nicht durch die Nachfrage gerechtfertigt wären.</i> <u>Empfehlung MVU:</u> <i>Das Begehren soll abgelehnt werden.</i> Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK (11.5.2015)
	Wird im FPV 18/19 geprüft
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
8.1	POS <u>2017/000002</u> 11.01.2017 / 25.01.2017
	Freilager-Areal in Albisrieden bessere Anbindung an das Busnetz
	Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das Freilager in Albisrieden besser an das Busliniennetz angeschlossen werden kann. [...] und andererseits die Erhöhung der Frequenzen der Busse im Brennpunkt der Prüfung stehen.
	Postulate Haltung STR/GR
	STR Entgegennahme / GR Überweisung an STR zur Prüfung 25.01.2017

	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Postulate Haltung STR nach Prüfung
	Prüfung pendent
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
	Postulate Haltung GR nach Prüfung
18 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie 83 Ganztagsbetrieb</p> <p>Mit den vielen neuen Bewohnern (ca. 2500 Personen) des Freilagerareals scheint mir eine ganztägige Verbindung zur Hardbrücke sehr sinnvoll.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/21</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
21.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Durchgehender Betrieb [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a.</p>

	<p>15'-Takt Sa-So (8-20 Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
50 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Verbesserung Busverbindungen zum Freilagerareal Im Freilager wohnen soooo viele neue Leute doch die Verbindungen sind katastrophal! Es wurde versprochen dass etwas gemacht wird, doch leider passiert nichts.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
51 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Durchgehende Betriebszeiten, zur besseren Anbindung Areal Freilager an Albisriederplatz</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV

52 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>Durchgehende Betriebszeiten</p> <p>Durch den Bezug des Freilagers (Haltestelle Flurstrasse) sollte die 83er Buslinie den ganzen Tag von Morgen früh bis am Abend spät betrieben werden (auch an den Wochenenden). Nur so kann eine zumutbare Anbindung an den Bahnhof Hardbrücke garantiert werden. Das Umsteigen mit dem 89er Bus oder dem 3er Tram auf einer Gesamtstrecke von rund 10 Minuten (und dies noch am unübersichtlichen Albisriederplatz) ist äusserst lästig.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a.</p> <p>15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
53 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>Durchgehende Betriebszeiten</p> <p>Die Linie 83 soll durchgehend und auch am Wochenende fahren. Das Freilager Zürich ist ÖV-technisch im Niemandsland und es reicht nicht, wenn wir nur regelmässige Verbindungen (bitte in die Innenstadt via Albisriederplatz, nicht an den Bhf Altstetten!) haben zu Stosszeiten. Die Haltestelle Siemens des Dreiers ist wesentlich weiter weg als die Flurstrasse und ist keine Option, wenn man kleinere Kinder, und davon hat es viele hier, im Schlepptau hat.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a.</p> <p>15'-Takt Sa-So (8-20 Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV

57 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 Durchgehende Betriebszeiten
	Haltung MVU
	Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
59.2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 Durchgehende Betriebszeiten Erweiterung der Buslinie 83 (durchgehender Takt [...]) oder generell eine bessere Anbindung des Freilagers ist wünschenswert. Die Linienführung der Linie 83 ist optimal, um die Bahnhöfe Altstetten, Hardbrücke und HB zu erreichen. Der Fahrplan hingegen ist schlichtweg nicht praxistauglich für alle, die pendeln müssen. Nach 25 autofreien Jahren musste ich daher jetzt aufs Auto umsteigen, was ja nicht das Ziel sein kann. Auch vielen meiner Nachbarn geht es so.
	Haltung MVU
	Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
60 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 Durchgehende Betriebszeit Der Bus Nr. 83 ist eine super Anbindung an den Milchbuck. Leider fährt dieser Bus nur zu Randzeiten am Morgen 2h und am Abend für 2h. Wir wohnen neu in der Freilager-Überbauung und benötigen diese Verbindung nicht nur zu diesen Zeiten. Daher würden wir es sehr schätzen, wenn dieser Bus den ganzen Tag fahren wird.

	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20 Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
62.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Durchgehender Betrieb [...] Ich wohne im Zürcher Freilager und bin mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr leider überhaupt nicht zu frieden. Die Linie 83 wäre gut aber nur wenn diese regelmässig (ganztags) sowie auch am Wochenende fahren würde. [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen n wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
65.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Durchgehende Betriebszeiten, verbesserte Linienführung Müsste 7 Tage/Woche in Betrieb sein und unter der Woche auch bis Betriebsschluss fahren. [...] Die ganze Situation um das Freilager wurde regelrecht verpennt. 800 Wohnungen, ca. 2200 NeubewohnerInnen und ÖV wurde massiv vernachlässigt</p>
	Haltung MVU
	Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von

	<p>einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
75 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Durchgehende Betriebszeit</p> <p>Bitte durchgehend verkehren lassen, oder zumindest an Samstagen auch. Und bitte am Abend länger, vor allem Richtung Altstetten, denn viele Bewohner des Freilagers kommen oft erst nach 6.30/7 Uhr von der Arbeit nach Hause.</p> <p>Es ist eine sehr nützliche Linie, und sie ist auch gut frequentiert, aber leider kann ich sie nur am Morgen benutzen.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
85.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Ganztagsbetrieb [...]</p> <p>Ich wohne im 2000 Watt Freilager Areal und verzichte darum bewusst auf ein Auto. Leider ist aber die Anbindung an den ausgezeichneten Öffentlichen Verkehr in der Stadt Zürich noch nicht optimal. Ich habe nun gedacht das würde sich mit dem Fahrplanwechsel 2018 ändern und das man nun die Anliegen der über 2500 neuen Bewohner und dem Gewerbe ernst nimmt, aber ich wurde leider enttäuscht. [...] Der 83 fährt viel zu wenig, so dass man seine Reise meist ohne die Linie plant. [...]</p> <p>Es wäre darum gut wenn der 83 als Ergänzung des 89 den ganzen Tag fahren würde. [...]</p> <p>Vielen Dank für Ihr Bemühen und Ihren sonst tadellosen Service.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p>

	<p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
90.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83, 89, 80, 67: Bus Nr. 83 ganztätiger Betrieb, [...] Aktuell fährt der 83er nur zu Stoßzeiten, Wünschenswert wäre ein dauerhafter Betrieb, da die schnellste Verbindung in die Stadt. [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
92.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Betrieb über Mittag, [...] Letzten September habe ich fast gleichzeitig mit weiteren rund 2000 Personen eine der 800 neuen Wohnungen der Überbauung Freilager in Zürich-Albisrieden bezogen. In verschiedenen Verlautbarungen meinte ich vernommen zu haben, dass das Fahrplanangebot nach Bezug der Überbauung ausgebaut werde. Nun sehe ich, dass kaum eine Verbesserung zu merken ist. Dies überrascht und enttäuscht mich. Die für das Freilager am nächsten gelegenen Haltestellen sind „Flurstrasse“ (Bus 89 und 83), „Kappeli“ (Tram 2) und „Siemens“ (Tram 3). Während bei der Tramdicke wohl bereits das Maximum ausgereizt ist, sehe ich bei den Buslinien noch grossen Spielraum und Handlungsbedarf: [...] Bus 83: Diese Linie ist grossartig, jedoch leider nur auf die Vollzeit arbeitenden Pendler ausgelegt. Das auf den Morgen und den Abend beschränkte Angebot müsste dringend erweitert werden. So ist vor allem eine Ausweitung auf den Mittag (11.30 bis 14 Uhr) höchst wünschenswert, sowohl für die Hunderten von Angestellten, die sich über den Mittag fortbewegen wollen, als auch für die Anwohner/innen. Viele Leute im Quartier arbeiten Teilzeit oder unregelmässig, zahlreich sind auch die Kinder, Rentner/innen und Hausfrauen und -männer, die über Mittag unterwegs sind. Der ab diesem März anlaufende Medien-Park</p>

	<p>(www.medien-park.ch) mit "Ringier Axel Springer" als Ankermieter wird bei der Haltestelle Kappeli für zusätzliches massives Personenaufkommen sorgen – nicht nur morgens um 8 Uhr und abends um 17 Uhr.</p> <p>[...]</p> <p>- Erweiterung des Angebots der Buslinie 83: zusätzliche Busse am Mittag (und idealerweise auch am Wochenende).</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a.</p> <p>15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
95.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>durchgehend Betrieb, [...]</p> <p>Die Anbindung des Freilagers in Albisrieden hat noch Verbesserungspotential. Eine dichtere Taktung der [...] 83 (am besten diese sogar als reguläre Linie) wäre für uns als Anwohner sehr wünschenswert.</p> <p>[...] Im Freilagerstrasse sind im letzten Jahr ja immerhin 800 Wohnungen mit 2500 Einwohnern entstanden und oft sind die Busse zu Stosszeiten stark überfüllt.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a.</p> <p>15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
99.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83/89:</p> <p>Bus 83 längere Betriebszeit (Bedienung Haltestelle Flurstrasse)</p> <p>[...]</p> <p>Eine bessere Anbindung zum Zollfreilager wäre wünschenswert.</p> <p>Der Bus 83 könnte nicht nur zur "Rush-Hour" die Haltestelle Flurstrasse bedienen.</p>

	[...]
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
102.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 durchgängiger Betrieb und [...] [...]</p> <p>Bus 83: Angebot sollte stark ausgebaut werden. Nicht nur morgens und abends anbieten, sondern den ganzen Tag hindurch. Dies entlastet die Linie 89 [...] den Tag durch und bietet den Anwohnern im aufstrebenden Quartier zwischen Bahnhof Altstetten und Albisriederplatz ein angemessenes ÖV-Angebot (hier gibt es nicht nur Pendler, die von 8-17 Uhr arbeiten).</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
107 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 Wäre super, wenn diese Buslinie auch ausserhalb der Stosszeiten fahren würde. Als Bewohnerin im Freilager (und mit Gehbehinderung) ist er sehr nützlich.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a.</p>

	<p>15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
108.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83, 89: Buslinie 83 ganztags [...] Das Freilagerareal ist vom ÖV her mangelhaft erschlossen. Es wohnen mehrere tausend Leute im Quartier und eine bessere ÖV Anbindung wünschenswert.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
111 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83: Betriebsausweitung unter der Woche, wenn möglich auch am Weekend Ihr Änderungswunsch – bitte beschreiben und begründen Sie den Wunsch kurz.: Der Bus 83 müsste unter der Woche regelmässig fahren und nicht nur im Berufsverkehr. Auch wäre es schön, wenn der Bus am Wochenende fährt. Die Linie wird gut besucht und das Quartier Freilager und Albisrieden ist in den letzten Jahren massiv gewachsen.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.

	Haltung ZVV
119.2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 [...] [...]Ebenso am Wochenende [...]
	Haltung MVU
	Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
120.1 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. : [...]/ 83 auch am Wochenende [...] Buslinie 83 wäre auch am Wochenende erwünschenswert
	Haltung MVU
	Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren: 7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a. Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
138.1 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83/89: Ausbau Buslinie 83 (nicht nur HVZ) und Taktverdichtung Linie 89 Aufgrund des weiter anhaltenden Zuzugs im Freilagerareal wäre eine Taktverdichtung der Buslinie 89 sowie der Ausbau der Buslinie 83 sehr wichtig.

	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
141.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83: Taktverdichtung NVZ, [...] uns samstags Taktverdichtung zu den Nebenverkehrszeiten, [...] und samstags. Begründung: Ungenügendes Angebot in Relation zur Nachfrage.</p>
	Haltung MVU
	<p>Der mittelfristige Vollausbau der Linie 83 zu einer Ganztageslinie (inkl. Wochenende) ist in der Mehrjahresfinanzplanung bereits vorgesehen. Der sukzessive Ausbau ist abhängig von einer entsprechend begünstigenden Nachfrageprognose und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln in den folgenden Fahrplanverfahren:</p> <p>7.5'-Takt Mo-Fr tagsüber: mind. CHF 2.5 Mio. p.a. 15'-Takt Sa-So (8-20Uhr): mind. CHF 1 Mio. p.a. 15'-Takt 20-24 Uhr (täglich): mind. CHF 1 Mio. p.a.</p> <p>Die Entwicklung der Linie 83 wird von den VBZ laufend beobachtet. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV

8.2	POS <u>2017/000002</u> 11.01.2017 / 25.01.2017
	Freilager-Areal in Albisrieden: bessere Anbindung an das Busnetz
	Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das Freilager in Albisrieden besser an das Busliniennetz angeschlossen werden kann. [...] und andererseits die Erhöhung der Frequenzen der Busse im Brennpunkt der Prüfung stehen.
	Postulate Haltung STR/GR
	STR Entgegennahme / GR Überweisung an STR zur Prüfung 25.01.2017
	Haltung MVU
	Die Linie 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Postulate Haltung STR nach Prüfung
	Prüfung pendent
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
	Postulate Haltung GR nach Prüfung
26 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 89 häufiger verkehren auch abends, Sa + So Gemäss Fahrplanentwurf verkehrt Linie 89 nur noch alle 15min. Das neue Wohnquartier "Zollfreilager" erhält dadurch am Abend, sowie Sa + So ganztags nur noch eine Minimalbedienung. Wunsch: der 7,5min Takt soll beibehalten werden, abends und am Wochenende soll mindestens ein 10min Takt eingeführt werden.
	Haltung MVU
	Die Linie 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen

	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
56 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 89 Gelenk- statt Standardbusse, kürzerer Takt am Wochenende</p> <p>Die Umstellung auf Gelenkbusse war zum Dezember 2016 angekündigt immer noch fahren völlig überfüllte Stadtbusse. Auch am Weekend ist das Bus regelmässig überfüll. Zusätzlich ist auch Frequenz an Flurstrasse / Freilager vor allem während dem Wochenende zu niedrig.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
58 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 89: Taktausweitung analog Bhf. Altstetten-Heizenholz bis Freilager</p> <p>Ich habe gesehen, dass der Takt für die Buslinie 89 leicht ausgeweitet wird... von Bhf Altstetten bis Heizenholz. Wünschenswert wäre auch eine Ausweitung in die andere Richtung, damit auch das Freilager profitieren kann.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

61 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 89</p> <p>Taktverdichtung am Samstag zur Bewältigung Einkaufsverkehr</p> <p>Taktverdichtung am Samstag Die Linie 89 bedient die Einkaufszentren Letzipark, Brunaupark und Sihlcity. Am Samstag sind sehr viele Personen in der Linie 89 unterwegs, die in einem der drei Zentren einkaufen gehen und als Folge davon viel Gebäck (Einkaufstaschen, ...) haben. Entsprechend ist der Bus heute meist so voll wie in den Stosszeiten unter der Woche. Eine Taktverdichtung würde Abhilfe schaffen.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
62.2 VBZ	Begehren
	<p>[...]</p> <p>Buslinie Nr. 89</p> <p>Kürzerer Takt am Wochenende</p> <p>Ich wohne im Zürcher Freilager und bin mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr leider überhaupt nicht zu frieden.</p> <p>[...]</p> <p>Ebenfalls könnte die Linie 89 am Wochenende häufiger als nur alle 15 min fahren. allerdings wäre mein Hauptanliegen der Bus 83.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

73 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 89</p> <p>Kürzerer Takt, namentlich ausserhalb Betriebszeit Bus Nr. 83 (Freilager)</p> <p>Es wäre für Bewohner des Freilagers hilfreich, wenn die Frequenz der Linie 89 erhöht werden könnte, insbesondere wenn Nr. 83 nicht verkehrt.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
90.3 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83, 89, 80, 67:</p> <p>[...] Taktverkürzung über Buslinien [...] [...] Die Busse fahren auch viel zu selten.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Selbiges gilt auch für die Linie 67 und 80. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
92.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. [...], 89er</p> <p>Taktverdichtung abends und am Wochenende</p> <p>Letzten September habe ich fast gleichzeitig mit weiteren rund 2000 Personen eine der 800 neuen Wohnungen der Überbauung Freilager in Zürich-Albisrieden bezogen. In verschiedenen Verlautbarungen meinte ich vernommen zu haben, dass das Fahrplanangebot nach Bezug der Überbauung ausgebaut werde. Nun sehe ich, dass kaum eine Verbesserung zu merken ist. Dies überrascht und enttäuscht mich.</p>

	<p>Die für das Freilager am nächsten gelegenen Haltestellen sind „Flurstrasse“ (Bus 89 und 83), „Kappeli“ (Tram 2) und „Siemens“ (Tram 3). Während bei der Tramdicke wohl bereits das Maximum ausgereizt ist, sehe ich bei den Buslinien noch grossen Spielraum und Handlungsbedarf:</p> <p>Bus 89:</p> <p>Eine Frequenz von 15 Minuten abends und am Wochenende ist für eine so zentrale Lage doch sehr wenig. Der Fahrplan ist einseitig auf die Pendler angelegt, die in Altstetten und Albisrieden arbeiten. Dabei gehen die zahlreichen Einwohner/innen (viele davon in den letzten sechs Monaten zugezogen), die auch abends und am Wochenende unterwegs sind, vergessen. Unbefriedigend ist zudem die mangelnde Abstimmung des Busfahrplans auf die S-Bahnen am Bahnhof Altstetten, die abends und am Wochenende oft zu unangenehmen Wartezeiten von beinahe einer Viertelstunde führt.</p> <p>[...]</p> <p>Meine konkreten Änderungswünsche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höhere Frequenz der Buslinie 89 am Abend und am Wochenende (z.B. 7, 5 oder 10 Minuten statt 15 Minuten), <p>[...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
95.3 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. [...], 89</p> <p>Taktverdichtung, [...]Die Anbindung des Freilagers in Albisrieden hat noch Verbesserungspotential. Eine dichtere Taktung der Linien 89 und [...] wäre für uns als Anwohner sehr wünschenswert.</p> <p>[...] und oft sind die Busse zu Stosszeiten stark überfüllt.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.

	Haltung ZVV
102.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. [...] und 89 7.5 Min.-Takt auch abends und weekends Bus 89 sollte als wichtige Linie, die den Bahnhof Altstetten mit zwei Einkaufszentren und Grossüberbauungen wie dem Freilager Zürich-Albisrieden verbindet, durchgehend einen 7,5-Minuten Takt fahren, auch abends und am Wochenende. Das Angebot mit nur vier Bussen pro Stunde in den Randzeiten ist ungenügend: die Verbindungen zu Tram und S-Bahn funktionieren nicht und die Busse sind oft überfüllt. [...]die Linie 89 mit den oft zu kleinen Bussen den Tag durch [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
108.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83, 89: [...] und Buslinie 89 mit erhöhter Frequenz fahren Das Freilagerareal ist vom ÖV her mangelhaft erschlossen. Es wohnen mehrere tausend Leute im Quartier und eine bessere ÖV Anbindung wünschenswert.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

119.3 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. [...] Buslinie Nr. 89 kürzerer Takt [...] Der 89er fährt ja auch bloss alle 15 Minuten. Diese Linie sollte öfters fahren.
	Haltung MVU
	Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
120.2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 89 Takt wie Buslinie 80 [...] Bessere Anbindung an das Freilager Areal an der Flurstrasse mit der Buslinie 89. Idealerweise am Wochenende und jeweils abends einen ähnlichen, wenn nicht gleichen Takt, wie die Buslinie 80. Unter der Woche bis 21.00 Uhr 7.5 Minuten Takt. Nach 21.00 Uhr und an Wochenenden im 10 Minuten Takt. [...]
	Haltung MVU
	Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
124 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 89: 7 Minutentakt bis Schliesszeit Einkaufszentren Letzipark/Sihlcity Wir würden es begrüssen, wenn die Buslinie 89 zu einer Hauptlinie deklariert würde, und einen 7-Minuten Takt fährt, solange die Einkaufszentren Letzipark und Sihlcity geöffnet sind. (Aktuell wird der Takt leider schon um 19 h auf 15-Minuten reduziert, und am Samstag den ganzen Tag nur im 15-Minuten Takt.)

	Haltung MVU
	Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
138.2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83/89: [...] und Taktverdichtung Linie 89 Aufgrund des weiter anhaltenden Zuzugs im Freilagerareal wäre eine Taktverdichtung der Buslinie 89 [...]
	Haltung MVU
	Die Line 89 wurde im Dezember 2015 tagsüber zum 7.5'-Takt verdichtet (Bhf. Altstetten – Sihlcity). Im Laufe des Jahres wird die Umstellung aller Kurse auf Gelenkbusse abgeschlossen sein. Das Platzangebot auf der Linie 89 entspricht damit zu allen Betriebszeiten der Nachfrage und hat überdies noch Potential, um Nachfragesteigerungen problemlos aufzunehmen. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es ausserhalb der Spitzenzeiten sowie am Samstag und Sonntag (nach erfolgter Umstellung auf Gelenkbusse) keine Kurse mehr gibt, in welchen die durchschnittliche Besetzung höher als 1/3 bzw. 2/3 der zur Verfügung stehenden Sitzplätze ist. Der Bedarf für einen weiteren Ausbau ist derzeit nicht gegeben. Ähnlich lautendende Begehren wurden bereits auch von der RVKZ im vorangegangenen Fahrplanverfahren 2016/17 abgelehnt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

A.3 Begehren Freilagerareal um Anpassung der Infrastruktur oder Linienführung

A.3.1 Neue Haltestellen oder Tramlinien

8.3	POS 2017/000002 11.01,2017 / 25.01.2017
	Freilager-Areal in Albisrieden bessere Anbindung an das Busnetz
	Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das Freilager in Albisrieden besser an das Busliniennetz angeschlossen werden kann. Dabei soll einerseits die Schaffung einer bis zwei neuen Haltestellen [...]
	Postulate Haltung STR/GR
	STR Entgegennahme / GR Überweisung an STR zur Prüfung 25.01.2017
	Haltung MVU
	<p>Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstliche Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Das bestehende Angebot hingegen kann nicht verändert werden, da es zwischen Bhf. Altstetten und Kappeli in der aktuellen Form aus Kapazitätsgründen benötigt wird. Auch eine Umleitung einer Linie via Freilagerstrasse führt bereits zu Mehrkosten, da die Umwegfahrt ein zusätzliches Kursfahrzeug aufgrund längerer Fahrzeiten auslöst. Zudem erfahren alle durchfahrenden Fahrgäste eine (vermeidbare) Reisezeitverlängerung und die optimale Verteilung der Fahrten der Linien 83 und 89 zueinander wäre aufgrund unterschiedlich langer Fahrzeiten nicht mehr möglich. Die Nachteile überwiegen deutlich, ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis könnte nur erreicht werden, indem die heutige starke Haltestelle Flurstrasse mit Abfahrten alle 3.75' in Spitzenzeiten in jede Richtung geschwächt wird (statt vieler Abfahrten an einer Haltestelle weniger Abfahrten an mehreren Haltestellen).</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Postulate Haltung STR nach Prüfung
	Prüfung pendent
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Die VBZ und TAZ prüfen das Begehren noch einmal.
	Haltung ZVV
	Postulate Haltung GR nach Prüfung
68 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 67/89/83 Bessere Busverbindungen ins Freilagerareal oder Tram</p> <p>Tramlinie Nr. 3 Das Freilagerareal ist meines Erachtens sehr schlecht mit der ÖV erreichbar. Man bräuchte unbedingt eine Tramlinie oder eine bessere Busverbindung</p>

	Haltung MVU
	<p>Eine Tramlinie in Richtung des Freilagerareals ist nicht in der Netzentwicklungsstrategie enthalten. Die Planung einer Tramlinie würde andere, wichtige Projekte in der Stadt Zürich konkurrenzieren (z.B. Tram Affoltern) und steht daher zurzeit nicht zur Diskussion.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
122 VBZ	Begehren
	Führung einer neuen Tramlinie durch die Rautistrasse (bis mindestens Rautistr. 61)
	Haltung MVU
	<p>Eine Tramlinie in Richtung des Freilagerareals ist nicht in der Netzentwicklungsstrategie enthalten. Die Planung einer Tramlinie würde andere, wichtige Projekte in der Stadt Zürich konkurrenzieren (z.B. Tram Affoltern) und steht daher zurzeit nicht zur Diskussion.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

65.3 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. [...], verbesserte Linienführung [...] [...]Im Weiteren wäre eine Streckenänderung erwünscht. Ab Haltestelle Hubertus fahren wie Tram 3 bis Siemens Albis. Dann rechts in die Freilagerstrasse bis zur Kreuzung Freilager-/Flurstrasse. Dort eine Haltestelle Freilager. Weiterfahrt runter bis zur Kreuzung Rauti-/Flurstrasse. [...] Die Strecke von der Kreuzung Flur-/Rautistrasse bis zur Altstetterstrasse ist seit Jahren komplett verwaist und die AnwohnerInnen haben weit mehr als die von der VBZ mal herausgegebene Devise "nicht mehr als 300 Meter bis zur nächsten Haltestelle" zu bewältigen. [...] Die ganze Situation um das Freilager wurde regelrecht verpennt. 800 Wohnungen, ca. 2200 NeubewohnerInnen und ÖV wurde massiv vernachlässigt</p>
	Haltung MVU
	<p>Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Freilagerstrasse führt bereits zu Mehrkosten, da die Umwegfahrt ein zusätzliches Kursfahrzeug aufgrund längerer Fahrzeiten auslöst. Zudem erfahren alle durchfahrenden Fahrgäste eine (vermeidbare) Reisezeitverlängerung und die optimale Verteilung der Fahrten der Linien 83 und 89 zueinander wäre aufgrund unterschiedlich langer Fahrzeiten nicht mehr möglich. In der Folge sind die Abfahrten an der Haltestelle Flurstrasse nicht mehr regelmässig und es besteht die Gefahr eines Kapazitätsproblems zwischen Bhf. Altstetten und Kappeli. Zudem wäre die Haltestelle Flurstrasse trotzdem attraktiver, da dort zwei Linien verkehren und somit die Wahrscheinlichkeit, einen Bus noch zu erreichen, dort höher ist, was wiederum eine neue Haltestelle in der Freilagerstrasse unattraktiv macht.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
85.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 [...] oder 89 ab Altstetterstr. über Rauti- zur Flurstr. [...] [...]Noch besser wäre es wenn eine Linie die Flur-/Freilagerstrasse befahren würde. [...]</p>
	Haltung MVU
	Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich

	<p>wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Freilagerstrasse führt bereits zu Mehrkosten, da die Umwegfahrt ein zusätzliches Kursfahrzeug aufgrund längerer Fahrzeiten auslöst. Zudem erfahren alle durchfahrenden Fahrgäste eine (vermeidbare) Reisezeitverlängerung und die optimale Verteilung der Fahrten der Linien 83 und 89 zueinander wäre aufgrund unterschiedlich langer Fahrzeiten nicht mehr möglich. In der Folge sind die Abfahrten an der Haltestelle Flurstrasse nicht mehr regelmässig und es besteht die Gefahr eines Kapazitätsproblems zwischen Bhf. Altstetten und Kappeli. Zudem wäre die Haltestelle Flurstrasse trotzdem attraktiver, da dort zwei Linien verkehren und somit die Wahrscheinlichkeit, einen Bus noch zu erreichen, dort höher ist, was wiederum eine neue Haltestelle in der Freilagerstrasse unattraktiv macht.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
90.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. [...]2</p> <p>Neue Haltestelle im Bereich Restaurant Freilager/SPAR mit Entsprechender Anpassung der Buslinien</p> <p>[...] Das Freilager als "neues Quartier" ist für regelmässige ÖV-Benutzer in der Stadt schlecht erschlossen (sieht auf dem Streckennetz ungefähr gleich aus wie der Friedhof Sihlfeld, nur dass hier jetzt ca. 2000 Menschen mehr leben). Besonders die hinteren Hauseingänge haben alle über 400 m Gehstrecke bis zur nächsten Haltestelle.</p> <p>Evt. wäre eine zusätzliche Bushaltestelle in der Flurstrasse im Bereich Restaurant Freilager/SPAR mit leichter Umleitung der aktuellen Buslinien möglich. [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Freilagerstrasse führt bereits zu Mehrkosten, da die Umwegfahrt ein zusätzliches Kursfahrzeug aufgrund längerer Fahrzeiten auslöst. Zudem erfahren alle durchfahrenden Fahrgäste eine (vermeidbare) Reisezeitverlängerung und die optimale Verteilung der Fahrten der Linien 83 und 89 zueinander wäre aufgrund unterschiedlich langer Fahrzeiten nicht mehr möglich. In der Folge sind die Abfahrten an der Haltestelle Flurstrasse nicht mehr regelmässig und es besteht die Gefahr eines Kapazitätsproblems zwischen Bhf. Altstetten und Kappeli. Zudem wäre die Haltestelle Flurstrasse trotzdem attraktiver, da dort zwei Linien verkehren und somit die Wahrscheinlichkeit, einen Bus noch zu erreichen, dort höher ist, was wiederum eine neue Haltestelle in der Freilagerstrasse unattraktiv macht.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.

	Haltung ZVV
125 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>Bedienung der Haltestelle Freilagerstrasse (ehemals Linie 95)</p> <p>Ich würde mir wünschen, dass eine Buslinie (z.B. die Buslinie 83) wieder die Haltestelle Freilagerstrasse bedient.</p> <p>Das würde eine bessere Anbindung des Freilager Areals ermöglichen, und man könnte sich 2(!) Ampeln (diagonal über die Kreuzung) ersparen.</p> <p>Früher gab es die 95er Linie, die die Haltestelle Freilagerstrasse bediente, bzw. dort die Schlaufe fuhr. Die betonierte Haltestelle könnte man reaktivieren.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Freilagerstrasse führt bereits zu Mehrkosten, da die Umwegfahrt ein zusätzliches Kursfahrzeug aufgrund längerer Fahrzeiten auslöst. Zudem erfahren alle durchfahrenden Fahrgäste eine (vermeidbare) Reisezeitverlängerung und die optimale Verteilung der Fahrten der Linien 83 und 89 zueinander wäre aufgrund unterschiedlich langer Fahrzeiten nicht mehr möglich. In der Folge sind die Abfahrten an der Haltestelle Flurstrasse nicht mehr regelmässig und es besteht die Gefahr eines Kapazitätsproblems zwischen Bhf. Altstetten und Kappeli. Zudem wäre die Haltestelle Flurstrasse trotzdem attraktiver, da dort zwei Linien verkehren und somit die Wahrscheinlichkeit, einen Bus noch zu erreichen, dort höher ist, was wiederum eine neue Haltestelle in der Freilagerstrasse unattraktiv macht.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

65.4 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>[...] verbesserte Linienführung</p> <p>[...] Dann links in die Rautistrasse einbiegen und eine Haltestelle GZ Bachwiesen erstellen. Von dort bis zur Altstetterstrasse und runter bis zum Bahnhof Altstetten. Die Strecke von der Kreuzung Flur-/Rautistrasse bis zur Altstetterstrasse ist seit Jahren komplett verwaist und die AnwohnerInnen haben weit mehr als die von der VBZ mal herausgegebene Devise "nicht mehr als 300 Meter bis zur nächsten Haltestelle" zu bewältigen.</p> <p>[...] Die ganze Situation um das Freilager wurde regelrecht verpennt. 800 Wohnungen, ca. 2200 NeubewohnerInnen und ÖV wurde massiv vernachlässigt</p>
	Haltung MVU
	<p>Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Rautistrasse – Altstetterstrasse zum Bhf. Altstetten führt zu einem Kapazitätsproblem zwischen Bhf. Altstetten – Letzipark – Kappeli, wo der 3.75'-Takt in den Spitzenzeiten notwendig ist. Insofern wäre eine neue Linie einzuführen, was Mehrkosten von mehreren Millionen CHF nach sich zieht (jährlich wiederkehrend). Für einen Teil der Bewohner des Freilagerareals hingegen entsteht der Nachteil, dass an der Haltestelle Flurstrasse zwar weiterhin alle 3.75' ein Bus abfährt (in Spitzenzeiten), jedoch an unterschiedlichen Haltestellen, was es erforderlich macht, sich vor Fahrtantritt zu informieren, an welcher Haltestelle die nächste Abfahrt erfolgt.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
74 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83</p> <p>Linienführung neu bis Altstetterstrasse mit neuer Haltestelle Freilager</p> <p>Könnte die Buslinie 83 neu der ganzen Rautistrasse entlang bis zur Altstetterstrasse geführt werden, so dass vor dem Freilager / Seite Bachwiesenpark eine zusätzliche Bushaltestelle eingerichtet werden könnte?</p> <p>Der 83-er könnte dann die Strecke Milchbuck - Albisriederplatz - Altstetterstrasse - Bhf. Altstetten bedienen, während der Bus 89 weiterhin der Flurstrasse entlangfährt (allenfalls mit erhöhter Frequenz).</p>
	Haltung MVU
	Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich

	<p>wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Rautistrasse – Altstetterstrasse zum Bhf. Altstetten führt zu einem Kapazitätsproblem zwischen Bhf. Altstetten – Letzipark – Kappeli, wo der 3.75'-Takt in den Spitzenzeiten notwendig ist. Insofern wäre eine neue Linie einzuführen, was Mehrkosten von mehreren Millionen CHF nach sich zieht (jährlich wiederkehrend). Für einen Teil der Bewohner des Freilagerareals hingegen entsteht der Nachteil, dass an der Haltestelle Flurstrasse zwar weiterhin alle 3.75' ein Bus abfährt (in Spitzenzeiten), jedoch an unterschiedlichen Haltestellen, was es erforderlich macht, sich vor Fahrtantritt zu informieren, an welcher Haltestelle die nächste Abfahrt erfolgt.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
85.3 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr.</p> <p>[...], 83er oder 89 ab Altstetterstr. über Rauti- zur Flurstr.</p> <p>Ich wohne im 2000Watt Freilager Areal und verzichte darum bewusst auf ein Auto. Leider ist aber die Anbindung an den ausgezeichneten Öffentlichen Verkehr in der Stadt Zürich noch nicht optimal. Ich habe nun gedacht das würde sich mit dem Fahrplanwechsel 2018 ändern und das man nun die Anliegen der über 2500 neuen Bewohner und dem Gewerbe ernst nimmt, aber ich wurde leider enttäuscht. Die nächste Haltestation ist über 300 m weit weg und für meine gehbehinderte Verwandte schon so eine Herausforderung. Und der 89 ist nur eine Nebenlinie die zwar an den Bahnhof Altstetten fährt aber die andere Richtung bringt einem meist nicht viel. [...] Oder das Teilstück Altstetterstrasse - Flurstrasse auf der Rautistrasse auch bedient würde.</p> <p>Vielen Dank für Ihr Bemühen und Ihren sonst tadellosen Service.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400 m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Rautistrasse – Altstetterstrasse zum Bhf. Altstetten führt zu einem Kapazitätsproblem zwischen Bhf. Altstetten – Letzipark – Kappeli, wo der 3.75'-Takt in den Spitzenzeiten notwendig ist. Insofern wäre eine neue Linie einzuführen, was Mehrkosten von mehreren Millionen CHF nach sich zieht (jährlich wiederkehrend). Für einen Teil der Bewohner des Freilagerareals hingegen entsteht der Nachteil, dass an der Haltestelle Flurstrasse zwar weiterhin alle 3.75' ein Bus abfährt (in Spitzenzeiten), jedoch an unterschiedlichen Haltestellen, was es erforderlich macht, sich vor Fahrtantritt zu informieren, an welcher Haltestelle die nächste Abfahrt erfolgt.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

95.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 83 [...] zusätzliche Haltestellen, neue Linienführung über Rautistrasse zw. Flur- und Rautistr. Die Anbindung des Freilagers in Albisrieden hat noch Verbesserungspotential. [...] Optimal wäre eine zusätzliche Linie, die über die Rautistrasse die Haltestellen "Flurstrasse" und "Rautistrasse" verbindet mit einer neuen Haltestelle Ecke Bachwiesenstrasse/Rautistrasse. Im Freilagerstrasse sind im letzten Jahr ja immerhin 800 Wohnungen mit 2500 Einwohnern entstanden [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Rautistrasse – Altstetterstrasse zum Bhf. Altstetten führt zu einem Kapazitätsproblem zwischen Bhf. Altstetten – Letzipark – Kappeli, wo der 3.75'-Takt in den Spitzenzeiten notwendig ist. Insofern wäre eine neue Linie einzuführen, was Mehrkosten von mehreren Millionen CHF nach sich zieht (jährlich wiederkehrend). Für einen Teil der Bewohner des Freilagerareals hingegen entsteht der Nachteil, dass an der Haltestelle Flurstrasse zwar weiterhin alle 3.75' ein Bus abfährt (in Spitzenzeiten), jedoch an unterschiedlichen Haltestellen, was es erforderlich macht, sich vor Fahrtantritt zu informieren, an welcher Haltestelle die nächste Abfahrt erfolgt.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
126 VBZ	Begehren
	<p>Neue Linienführung und Haltestelle im Freilagerareal Linienführung durch Rautistrasse und/oder Flurstrasse mit neuer Haltestelle auf Höhe GZ Bachwiesen. Das Gebiet zwischen den Haltestellen Rautistrasse, Grimselstrasse, Flurstrasse ist eine öV-technische "Wüste". Es wäre begrüssenswert, wenn eine Linienführung durch die Rautistrasse und/oder Luggwegstrasse geprüft würde. Eine Haltestelle auf Höhe GZ Bachwiesen wäre optimal und würde auch das Freilager Areal von dieser Seite her noch besser erschliessen.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das gesamte Freilagerareal ist durch die umliegenden Haltestellen gemäss Vorgaben der Angebotsverordnung erschlossen (400m-Radius Luftlinie um bestehende Haltestellen). Die vertiefte Prüfung für neue Haltestellen zeigt, dass insbesondere der südwestliche Teil des Freilagerareals davon profitieren würde, hingegen der nordöstlich Teil sowie die übrigen Fahrgäste der dann umzuleitenden Linien teils erhebliche Nachteile erleiden würden. Für zusätzliche Linien wären finanzielle Mittel von mehreren Millionen CHF notwendig (jährlich wiederkehrend), damit sie gegenüber des bestehenden Angebots überhaupt genügend Attraktivität zur Nutzung aufweisen.</p> <p>Eine Umleitung einer Linie via Rautistrasse – Altstetterstrasse zum Bhf. Altstetten führt zu einem Kapazitätsproblem zwischen Bhf. Altstetten – Letzipark – Kappeli, wo der 3.75'-Takt in den Spitzenzeiten notwendig ist. Insofern wäre eine neue Linie einzuführen, was</p>

	<p>Mehrkosten von mehreren Millionen CHF nach sich zieht (jährlich wiederkehrend). Für einen Teil der Bewohner des Freilagerareals hingegen entsteht der Nachteil, dass an der Haltestelle Flurstrasse zwar weiterhin alle 3.75' ein Bus abfährt (in Spitzenzeiten), jedoch an unterschiedlichen Haltestellen, was es erforderlich macht, sich vor Fahrtantritt zu informieren, an welcher Haltestelle die nächste Abfahrt erfolgt.</p> <p>Langfristig ist der weitere Angebotsausbau der Linie 83 vorgesehen, wodurch die Erschliessung des Freilagerareals mit einer starken ÖV-Achse auch tagsüber und zu den Randzeiten sichergestellt werden soll.</p> <p><u>Empfehlung_VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

A.4 Anderweitige Begehren aus dem Raum Altstetten

A.4.1 Begehren zur Linie 89

1 (alt 7.2) VBZ	Begehren
	<p>89er-Bus</p> <p>Ausbau und Verdichtung</p> <p>Antrag: Es soll geprüft werden, wie der Takt der Buslinie 89 am Tag verdichtet und bis Mitternacht und an sieben Wochentagen ausgebaut werden kann.</p>
	Haltung MVU
	<p><i>Einschätzung VBZ im FPV 16/17</i></p> <p><i>Randzeitenangebot Heizenholz – Bahnhof Altstetten</i></p> <p><i>Heute fährt der 89er ab 20:30 nur zwischen Sihlcity und Bhf. Altstetten. Die Verbindung Altstetten – Rütihof ist nur mit umsteigen möglich. Der Betrieb nach 20:30 verursacht Betriebskosten von ca. 350'000 CHF.</i></p> <p><i>Unter der Annahme, dass sich das Verhältnis zwischen Fahrgästen tagsüber und in den Abendstunden auf der Linie 89 ähnlich verhält, wie auf der Linie 46, ist mit ca. 350 – 400 Einsteigenden pro Tag zu rechnen, welche von/nach den Haltestellen Riedhofstrasse, Geeringstrasse und Heizenholz fahren. Damit könnte ein beachtlicher Kostendeckungsgrad von über 30% erreicht werden.</i></p> <p><u>Empfehlung MVU (Mai 2015):</u> Das Begehren soll im Fahrplanverfahren 18-19 detailliert geprüft werden.</p> <p>Gemäss des Auftrags aus dem Fahrplanverfahren 2016/17 haben die VBZ beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV für das Fahrplanverfahren 2018/19 einerseits den Ausbau des Angebots am Sonntag wie auch den Ausbau des Angebots nach 21 Uhr beantragt. Die finanziellen Mittel im Fahrplanverfahren 2018/19 reichen jedoch nur für den Betrieb am Sonntag zwischen Bhf. Altstetten und Heizenholz aus. Für den Betrieb ab 21 Uhr wären weitere CHF 280'000 p.a. notwendig, welche aktuell nicht zur Verfügung stehen. Entsprechend ist eine erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 vorgesehen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK (11.5.2015)
	Wird im FPV 18-19 geprüft
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
2 (alt 8.2) VBZ	Begehren
	<p>POS 11.3.2015</p> <p>2015/00070</p> <p>1.4.2015</p> <p>[...] Dazu soll insbesondere geprüft werden, wie der Takt der Buslinie 89 am Tag verdichtet und bis Mitternacht und an sieben Wochentagen ausgebaut werden kann.</p> <p>[...] Heute wird die Buslinie 89 ab Rütihof nur im 15-Minuten-Takt und nicht über die ganze Betriebszeit geführt, bzw. am Sonntag gar nicht. [...]</p>
	Postulate Haltung GR Überweisung / Ablehnung
	Überweisung an STR 8.7.2015

	Haltung MVU
	<p><i>Einschätzung VBZ im FPV 16/17</i></p> <p><i>Randzeitenangebot Heizenholz – Bahnhof Altstetten</i></p> <p><i>Heute fährt der 89er ab 20:30 nur zwischen Sihlcity und Bhf. Altstetten. Die Verbindung Altstetten – Rütihof ist nur mit umsteigen möglich. Der Betrieb nach 20:30 verursacht Betriebskosten von ca. 350'000 CHF.</i></p> <p><i>Unter der Annahme, dass sich das Verhältnis zwischen Fahrgästen tagsüber und in den Abendstunden auf der Linie 89 ähnlich verhält, wie auf der Linie 46, ist mit ca. 350 – 400 Einsteigenden pro Tag zu rechnen, welche von/nach den Haltestellen Riedhofstrasse, Geeringstrasse und Heizenholz fahren. Damit könnte ein beachtlicher Kostendeckungsgrad von über 30% erreicht werden.</i></p> <p><u>Empfehlung MVU:</u> Das Begehren soll im Hinblick auf das Fahrplanverfahren 18/19 geprüft werden.</p> <p>Gemäss des Auftrags aus dem Fahrplanverfahren 2016/17 haben die VBZ beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV für das Fahrplanverfahren 2018/19 einerseits den Ausbau des Angebots am Sonntag wie auch den Ausbau des Angebots nach 21 Uhr beantragt. Die finanziellen Mittel im Fahrplanverfahren 2018/19 reichen jedoch nur für den Betrieb am Sonntag zwischen Bhf. Altstetten und Heizenholz aus. Für den Betrieb ab 21 Uhr wären weitere CHF 280'000 p.a. notwendig, welche aktuell nicht zur Verfügung stehen. Entsprechend ist eine erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 vorgesehen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Postulate Haltung STR nach Prüfung
	Prüfung ist Pendent
	Postulate Haltung GR nach Prüfung
	Haltung RVK (11.5.2015)
	Wird im FPV 18/19 geprüft
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
10 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 89:</p> <p>7.5 Minutentakt in HVZ zw. Bhf. Altstetten und Heizenholz</p> <p>Grund: Etliche Mitarbeiter im Gebiet Heizenholz sind gezwungen, einen Zug früher zu nehmen, weil sie sonst erst knapp nach 8 Uhr an der Arbeit erscheinen. Wartezeiten am Bhf. zum Teil zu lange oder Anschluss Bahn - Bus 89 klappt nicht.</p>
	Haltung MVU
	<p>Im Laufe des Jahres wird die Umstellung der Linie 89 auf Gelenkbusse abgeschlossen. Zusammen mit den anderen Linien auf dieser Achse (Linie 80, Linie 3047308 und ab Dez. 2018 auch Linie 485) ist das Platzangebot ausreichend. Für eine Taktverdichtung besteht daher weder die Notwendigkeit noch stehen die erforderlichen finanziellen Mittel dafür zur Verfügung (mind. CHF 0.5 Mio. p.a.).</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

44 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 89 Riedhofstrasse, Verlängerung Abend- und Einführung Sonntagsbetrieb</p> <p>Wir Anwohner an der Riedhofstrasse 366 in Zürich wünschen uns, dass der Bus 89 auch am Abend und am Sonntag unsere Haltestelle bedient. Es ist ein dringendes Bedürfnis, dass wir die Strecke Heizenholz-Bahnhof Altstetten mit dem 89er zu diesen Zeiten auch benutzen können.</p>
	Haltung MVU
	<p>Gemäss des Auftrags aus dem Fahrplanverfahren 2016/17 haben die VBZ beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV für das Fahrplanverfahren 2018/19 einerseits den Ausbau des Angebots am Sonntag wie auch den Ausbau des Angebots nach 21 Uhr beantragt. Die finanziellen Mittel im Fahrplanverfahren 2018/19 reichen jedoch nur für den Betrieb am Sonntag zwischen Bhf. Altstetten und Heizenholz aus. Für den Betrieb ab 21 Uhr wären weitere CHF 280'000 p.a. notwendig, welche aktuell nicht zur Verfügung stehen. Entsprechend ist eine erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 vorgesehen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
46 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie 89: Verlängerung Betriebszeit am Abend und neu auch Samstag/Sonntag Betrieb</p> <p>Wir Bewohner der Siedlung Riedhofstrasse wären sehr froh, wenn der Bus 89 auch Samstag und Sonntag bis am Abend fahren würde. Wir warten schon einige Jahre darauf!</p>
	Haltung MVU
	<p>Gemäss des Auftrags aus dem Fahrplanverfahren 2016/17 haben die VBZ beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV für das Fahrplanverfahren 2018/19 einerseits den Ausbau des Angebots am Sonntag wie auch den Ausbau des Angebots nach 21 Uhr beantragt. Die finanziellen Mittel im Fahrplanverfahren 2018/19 reichen jedoch nur für den Betrieb am Sonntag zwischen Bhf. Altstetten und Heizenholz aus. Für den Betrieb ab 21 Uhr wären weitere CHF 280'000 p.a. notwendig, welche aktuell nicht zur Verfügung stehen. Entsprechend ist eine erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 vorgesehen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
47.1/ 47.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 89 rsp. 80 Buslinie 89 Verlängerung Betriebszeit am Abend und neu auch Samstag/Sonntag Betrieb <u>oder</u> Ersatz Buslinie 89 (Bhf Altstetten – Heizenholz) durch neue Linienführung Buslinie 80</p> <p>Linie 89: Abends und am Wochenende die Strecke Bhf. Altstetten - Heizenholz auch betreiben ODER die Linie 89 kappen und folgendermassen ersetzen(für die VBZ spartechnisch interessant): die Linie 80 ab Bhf. Altstetten nach der Winzerstrasse via Frankental - Heizenholz - Meierhofplatz führen statt der Tramlinie 13 entlang. Das war ja vor gut 2 Jahren mit der Gleiserneuerung in der Limmatalstrasse auch so - und eine tolle Verbindung für die Anwohner Riedhofstr. und Rütihof! Viele Leute würden gerne nach Altstetten einkaufen gehen oder abends in den Ausgang zur Sihlcity: Ab Bhf. Altstetten</p>

	kann man ja dann auf den 89er umsteigen, der von dort sehr intensiv weiterfährt zur Sihlcity.
	Haltung MVU
	<p>Gemäss des Auftrags aus dem Fahrplanverfahren 2016/17 haben die VBZ beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV für das Fahrplanverfahren 2018/19 einerseits den Ausbau des Angebots am Sonntag wie auch den Ausbau des Angebots nach 21 Uhr beantragt. Die finanziellen Mittel im Fahrplanverfahren 2018/19 reichen jedoch nur für den Betrieb am Sonntag zwischen Bhf. Altstetten und Heizenholz aus. Für den Betrieb ab 21 Uhr wären weitere CHF 280'000 p.a. notwendig, welche aktuell nicht zur Verfügung stehen. Entsprechend ist eine erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 vorgesehen.</p> <p>Eine Umlegung der Linie 80 via Heizenholz steht weiterhin nicht zur Diskussion, da dadurch erhebliche Nachteile für Reisende zwischen Altstetten und Oerlikon entstehen (Reisezeitverlängerung). Gleichermassen würde mit dem geforderten Wegfall der Linie 89 eine geschätzte Direktverbindung aus dem Quartier Heizenholz/Rütihof zur Sihlcity verloren gehen. Bereits im vergangenen Fahrplanverfahren 2016/17 hat die RVKZ ein ähnliches Begehren deshalb abgelehnt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 (Linie 89), im Weiteren Begehren ablehnen (Linie 80)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
64.1/ 64.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 89</p> <p>Taktverdichtung abends und sonntags, besser abstimmen mit Linie 485</p> <p>Ich wohne an der Riedhofstrasse. Allein in unserem Hochhaus wohnen um die 100 Menschen zwischen 55 und 90 Jahren. Wir und natürlich die gesamten zwei Familien-Genossenschaftssiedlungen, vermutlich auch noch andere Bewohner wünschen, dass die Buslinie 89 von Altstetten nach Heizenholz auch am Sonntag und abends geführt wird. Bus 485 von Frankental nach Regensdorf fährt ja Sonntags und abends nur zwei Mal pro Std. d.h. wir müssen meistens am Abend vom Frankental einen sehr steilen Weg hinauf zu der Riedhofstrasse keuchen, was besonders nachts auch sehr unangenehm ist. Wir verstehen auch nicht, weshalb die beiden Buslinien 89 und 485 tagsüber immer gleich hintereinander fahren, anstatt zeitlich versetzt, was doch viel mehr Sinn machen würde.</p>
	Haltung MVU
	<p>Gemäss des Auftrags aus dem Fahrplanverfahren 2016/17 haben die VBZ beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV für das Fahrplanverfahren 2018/19 einerseits den Ausbau des Angebots am Sonntag wie auch den Ausbau des Angebots nach 21 Uhr beantragt. Die finanziellen Mittel im Fahrplanverfahren 2018/19 reichen jedoch nur für den Betrieb am Sonntag zwischen Bhf. Altstetten und Heizenholz aus. Für den Betrieb ab 21 Uhr wären weitere CHF 280'000 p.a. notwendig, welche aktuell nicht zur Verfügung stehen. Entsprechend ist eine erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 vorgesehen.</p> <p>Eine bessere Abstimmung der Linie 89 und 485 ist aufgrund unterschiedlicher betrieblicher Zwänge (Anschlüsse in Regensdorf und Altstetten) leider nicht möglich.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 (Linie 89), im Weiteren Begehren ablehnen (Abstimmung 89/485)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV

A.4.2 Übrige Linien (Raum Altstetten)

28 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 67 Kapazitätsausbau Bitte wieder alle 7-8 Min. fahren lassen. Busse immer überfüllt. Oder längere Busse einsetzen. Es ist sehr sehr mühsam geworden.</p>
	Haltung MVU
	<p>Gemäss aufgelegtem Fahrplan wird die Linie 67 ab Dez. 2017 von Mo-Fr tagsüber wieder zum 7.5'-Takt verdichtet. Das Begehren wird somit teilweise erfüllt. Für den Einsatz von Gelenkbussen stehen derzeit weder die benötigten Fahrzeuge noch die benötigten finanziellen Mittel zur Verfügung (mind. CHF 0.5 Mio. p.a.). Die VBZ werden die Nachfrage auf der Linie 67 laufend beobachten und ggf. Massnahmen ergreifen, sofern die erforderlichen finanziellen Mittel dafür zur Verfügung stehen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird per Dez. 2017 erfüllt (Taktverdichtung), erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 (Gelenkbuseinsatz)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren um Taktverdichtung ist erfüllt. Der Einsatz von Gelenkbussen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
32 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 67 Kapazitätsausbau namentlich grössere Busse Die Buslinie 67 wurde seit einiger Zeit stark eingeschränkt. Das bringt nicht nur lange Wartezeiten mit sich, sondern wenn dann endlich ein Bus ankommt, ist er schon ziemlich überfüllt. Zudem sind es immer nur kleine Busse Kommt dazu, dass die beiden neuen Wohnblöcke an der Fellenbergstrasse viele neue Passagiere haben; hauptsächlich junge Mütter mit ihren Kinderwagen. Da gibt es jedes Mal ein grosses Gedränge.</p>
	Haltung MVU
	<p>Gemäss aufgelegtem Fahrplan wird die Linie 67 ab Dez. 2017 von Mo-Fr tagsüber wieder zum 7.5'-Takt verdichtet. Das Begehren wird somit teilweise erfüllt. Für den Einsatz von Gelenkbussen stehen derzeit weder die benötigten Fahrzeuge noch die benötigten finanziellen Mittel zur Verfügung (mind. CHF 0.5 Mio. p.a.). Die VBZ werden die Nachfrage auf der Linie 67 laufend beobachten und ggf. Massnahmen ergreifen, sofern die erforderlichen finanziellen Mittel dafür zur Verfügung stehen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird per Dez. 2017 erfüllt (Taktverdichtung), erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 (Gelenkbuseinsatz)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren um Taktverdichtung ist erfüllt. Der Einsatz von Gelenkbussen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
71 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 35 Bessere Anschlüsse auf Linien 2 und 31 nach 20.30 Nach 20.30 Uhr muss die Linie 35 im Farbhof besser auf die Linien 2 und 31 abgestimmt werden.</p>

	<p>Geplant ist:</p> <p>Linie 31 Ankunft Farbhof um .04, .14, .24, .34, .44 und .54.</p> <p>Linie 2 Ankunft Farbhof um .06, .16, .26, .36, .46 und .56.</p> <p>Linie 35 Abfahrt ab Farbhof um .01, .21 und .41.</p> <p>Frage: Zu welchem Zweck wartet die Linie 35 im Farbhof zusätzliche fünf Minuten?</p> <p>Vorschlag:</p> <p>Linie 35 Abfahrt ab Farbhof um .07, .27 und .47 mit garantierter Abnahme der Linie 2.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Begehren wird in angepasster Form umgesetzt. Die veränderte Haltestellensituation der Linien 2 und 35 nach Umbau des Farbhofs im Sommer 2019 wird daher gleich berücksichtigt, indem die gegenüber heute längeren Fusswegzeiten beim Umsteigen mit eingeplant werden (Haltestellen zukünftig weiter voneinander entfernt). Die Linie 35 soll daher neu zur Minute 09/29/49 abfahren, damit sowohl von der Linie 2 als auch Linie 31 auf die Linie 35 umgestiegen werden kann.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren in angepasster Form annehmen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Es wird in angepasster Form (Haltestellenumbau) angenommen.
	Haltung ZVV
98 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 78/ 67:</p> <p>grössere Busse einsetzen</p> <p>Es wäre wünschenswert, wenn grössere Busse eingesetzt würden.</p> <p>Da es immer mehr Wohnungen, und dadurch auch immer mehr Familien mit Kinderwagen, Schüler und Reisende Richtung Dunkelhölzli gibt.</p>
	Haltung MVU
	<p>Gemäss aufgelegtem Fahrplan wird die Linie 67 ab Dez. 2017 von Mo-Fr tagsüber wieder zum 7.5'-Takt verdichtet. Das Begehren wird somit teilweise erfüllt. Für den Einsatz von Gelenkbussen stehen derzeit weder die benötigten Fahrzeuge noch die benötigten finanziellen Mittel zur Verfügung (mind. CHF 0.5 Mio. p.a.). Die VBZ werden die Nachfrage auf der Line 67 laufend beobachten und ggf. Massnahmen ergreifen, sofern die erforderlichen finanziellen Mittel dafür zur Verfügung stehen.</p> <p>Auf der Linie 78 zeigen die Fahrgastzahlen, dass weder eine Taktverdichtung noch der Einsatz von grösseren Fahrzeugen erforderlich ist (keine überlasteten Kurse).</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird per Dez. 2017 erfüllt (Taktverdichtung), erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021 (Gelenkbuseinsatz), Begehren ablehnen (Linie 78)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren für eine Taktverdichtung ist erfüllt. Das Begehren für die Linie 78 wird abgelehnt und das Anliegen für die Linie 67 wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
105 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 78</p> <p>bis Endhaltestelle Werdhölzli verlängern.</p> <p>Es wäre schön wenn der Bus 78 bis Endhaltestee Werdhölzli geführt würde. Die Vorteile kein umsteigen. Zeitersparnis, Für Behinderte und Mütter mit Kinderwagen einfacheres Handling.</p>

	Haltung MVU
	Die Verlängerung der Linie 78 um einen Haltestellenabschnitt erzeugt kaum höheren Kundennutzen, verursacht jedoch zusätzliche Betriebskosten in Höhe von mind. CHF 1.2 Mio. p.a., da dadurch ein zusätzliches Kursfahrzeug benötigt wird. Neben der Tatsache, dass gemäss Angebotsverordnung ein Grossteil des durch die Haltestelle Werdhölzli erschlossenen Bereichs auch im Erschliessungsbereich der Haltestelle Bändliweg liegt, würde das Fahrzeug der Linie 78 dann die Haltestelle Werdhölzli für die Linie 307 blockieren (lange Standzeiten). Hingegen ist mit der Linie 307 tagsüber bereits eine Direktverbindung zwischen Bhf. Altstetten und Werdhölzli gegeben. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
117 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 78: Turnus um 1 Minute vorverlegen zwecks Anschluss auf S 5 Richt. HB Wenn man von Richtung Dunkelhölzli mit den Kursen xx.17 oder xx.47 beim Bahnhof Altstetten ankommt, verpasst man faktisch die S5 Richtung HB um xx.16 oder xx.46 um weniger als 1/2 Minute. Könnte man nicht den Turnus des 78ers um eine Minute vorverlegen?
	Haltung MVU
	Die geforderte Verschiebung der Linie 78 ist nicht ausreichend, um den Anschluss auf die S5 zu ermöglichen (nur eine Minute Umsteigezeit). Insofern wäre eine weitere Verschiebung notwendig. Aufgrund der knappen Umlaufzeit würde sich auch die Fahrplanlage in Gegenrichtung verschieben. Um den Anschluss zur S5 sicherzustellen (Fahrplanauskunft), müsste die Fahrplanlage der Linie 78 um mindestens 4 Minuten verschoben werden. Jedoch würden dadurch die Anschlüsse auf die S3/S12 nach Zürich HB sowie die Anschlüsse von der S14 aus Zürich HB nicht mehr funktionieren. Auch könnte die S5 aus Zürich nicht abgenommen werden können. Entsprechend ist die heutige Fahrplanlage besser, leider können jedoch nicht alle S-Bahnen optimal angeschlossen werden (zu viele S-Bahn-Abfahrten). <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
139 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 67: 7.5 Minutentakt mit stets gleichen Abfahrtszeiten Die Taktverdichtung auf 7.5-Minuten wird begrüsst. Es wird dringend erwartet, dass diese Änderung per Dezember 2017 tatsächlich eingeführt wird. Es wird gewünscht einen 7.5-Minuten-Takt mit immer gleichen Abfahrtszeiten anzubieten. Begründung: Aufgrund fertiggestellter neuer Wohnsiedlungen hat die Bevölkerungszahl und somit die Kundschaft der VBZ bereits jetzt stark zugenommen. Ein stabilerer Fahrplan ist kundenfreundlicher. Gleiche Abfahrtszeiten sind besser merkbar und damit ebenfalls kundenfreundlicher
	Haltung MVU
	Der aufgelegte Fahrplan zeigt, dass die Linie 67 ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wieder zum 7.5'-Takt verdichtet wird (vorbehältlich Zustimmung des Verkehrsrats). Die starke Abhängigkeit von anderen Verkehrsteilnehmern und damit stark unterschiedliche

	<p>ausgeprägte längere oder kürzere Fahrzeit je nach Tageszeit erfordert es, einen Fahrplan zu erstellen, der die jeweilige Verkehrssituation berücksichtigt. Die Einführung eines integralen Taktfahrplans ist auf dem Netz der VBZ weder zielführend noch möglich.</p> <p>Im Planungsgrundsatz ist für alle marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen des ZVVs festgehalten, dass in städtischen Gebieten die Regelmässigkeit und Pünktlichkeit gegenüber der Merkbarkeit zu priorisieren ist, da einerseits in einer sehr dichten Kursfolge gefahren wird und andererseits nur so ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet ist. Wären die Abfahrten zu allen Zeiten immer gleich, müsste das derzeit längste Fahrzeitprofil gewählt werden, was dann anstelle von 3-4 Stunden an Werktagen neu zwischen 5-1 Uhr an allen Tagen gültig wäre mit den entsprechenden Konsequenzen: Es wären erhebliche Mehrkosten zu verzeichnen (2-3stelliger Millionenbetrag p.a.) und zudem würde zu den meisten Zeiten absichtlich langsam gefahren werden müssen, um die unnötige lange Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen ausserhalb der Spitzenzeit am Abend zu verbrauchen. Im ungünstigsten Fall müssten sogar an den Haltestellen Zeiten abgewartet werden, was den Verkehrsfluss zum Teil stark beeinträchtigt.</p> <p>Die Planung eines integralen Taktfahrplans in der Stadt Zürich ist somit nicht möglich.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
140 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 67/78/35:</p> <p>Eine dieser Buslinien über Eugen Huber-Strasse führen</p> <p>Es ist zu prüfen, ob eine dieser drei Buslinien über die Eugen Huber-Strasse geführt werden kann.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die AnwohnerInnen der Eugen-Huber-Strasse sind von den jeweiligen Bushaltestellen mind. 300 m, meist jedoch über 500 m entfernt. Es ist deshalb zu prüfen, ob die Strassensituation, die Umsteigebeziehungen und die Kundenbedürfnisse eine neue Linienführung zulassen würden.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Überprüfung des Begehrens zeigt, dass eine Führung einer der genannten Linien über die Eugen-Huber-Strasse nur einen geringen Mehrnutzen bringt bei gleichzeitig höheren Betriebskosten und anderen Nachteilen. Die Strasse ist derzeit in einer T30-Zone und entsprechend gestaltet. Für die Ertüchtigung zum Linienbetrieb sind umfangreiche bauliche Anpassungen notwendig. Erfolgen diese nicht, wird unabhängig von der gewählten zu verlegenden Linie ein zusätzliches Kursfahrzeug im Umlauf benötigt (mind. CHF 1.3 Mio. p.a.).</p> <p>Weiterhin ist im gesamten Bereich keine Erschliessungslücke vorhanden. Es ist zudem unklar, ob tatsächlich eine Mehrheit der Anwohner der Eugen-Huber-Strasse Interesse daran hat, dass neu eine Buslinie auf dieser verkehrt (z.B. Lärm). Aus Sicht der VBZ ist eine starke ÖV-Achse mit Bündelung der Linien gegenüber mehrerer schwacher ÖV-Achsen vorzuziehen, weshalb das Begehren abzulehnen ist.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

- B Begehren aus dem Raum Enge – Wollishofen – Greencity – Zürich Süd
- B.1 Begehren zur Linie 66
- B.1.1 Morgental: Anschluss letzte Fahrt Linie 66 / Anschluss allgemein

80 VBZ	Begehren
	<p>Tramlinie Nr. 7 / Buslinie Nr. 66: Anschluss vom letzten Tram im Morgental gewährleisten Am Samstag fährt der letzte Bus Nr. 66 am Morgental um 0:24 Richtung Neubühl, das Tram Nr. 7 kommt aber erst eine Minute später um 0:25 an. Könnte der letzte Bus ausnahmsweise zwei Minuten später fahren und/oder den Anschluss abwarten?</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Abfahrt des letzten Busses der Linie 66 wird um 4' verschoben, um den gewünschten Anschluss sicherzustellen. Da im Netz der VBZ die letzte Fahrt täglich zur gleichen Zeit stattfindet, betrifft diese Änderung auch So-Do. So kann zusätzlich auch noch ein späterer Kurs der Linie 72 in Morgental abgenommen werden. Die Umsetzung wird bereits ca. Ende Sommerferien 2017 erfolgen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird ca. Ende Sommerferien 2017 erfüllt</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren ist erfüllt.
	Haltung ZVV
82 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66: Vgl. Begehren Nr. 80 Letzter Bus ein wenig später ab Morgental. Den letzten Bus verpassen bringt viele Leute in Probleme und der Weg zu Fuss ist für Frauen weit und macht Angst um die Zeit. Danke.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Abfahrt des letzten Busses der Linie 66 wird um 4' verschoben, um den gewünschten Anschluss sicherzustellen. Da im Netz der VBZ die letzte Fahrt täglich zur gleichen Zeit stattfindet, betrifft diese Änderung auch So-Do. So kann zusätzlich auch noch ein späterer Kurs der Linie 72 in Morgental abgenommen werden. Die Umsetzung wird bereits ca. Ende Sommerferien 2017 erfolgen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird ca. Ende Sommerferien 2017 erfüllt</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren ist erfüllt.
	Haltung ZVV
83.1/ 83.2 VBZ	Begehren
	<p>Tramlinie Nr. 7 / Buslinie Nr. 66: Vgl. Begehren Nr. 80 Als Bewohnerin der Westbühlstrasse in der Genossenschaft Neubühl in Zürich ärgere ich mich oft über die Anschlussverbindungen zwischen der Buslinie 66 oder der Tramlinie 7. Auf besonderes Unverständnis stösst bei mir die Verbindung am Samstag, wenn die letzte Busverbindung nicht auf den Anschluss des letzten 7er Trams im Morgental warten kann.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Abfahrt des letzten Busses der Linie 66 wird um 4' verschoben, um den gewünschten Anschluss sicherzustellen. Da im Netz der VBZ die letzte Fahrt täglich zur gleichen Zeit stattfindet, betrifft diese Änderung auch So-Do. So kann zusätzlich auch noch ein späterer</p>

	<p>Kurs der Linie 72 in Morgental abgenommen werden. Die Umsetzung wird bereits ca. Ende Sommerferien 2017 erfolgen.</p> <p>Aufgrund unterschiedlicher Taktsysteme der Linien 7, 66 und 72 ist ein optimaler Anschluss zu allen Zeiten nicht immer möglich. Insbesondere ist es daher leider auch nicht immer möglich, gleichzeitig einen optimalen Anschluss von der Linie 7 und von der Linie 72 auf die Linie 66 anzubieten. Im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen (Untersuchung zur mittelfristigen Ausrichtung des Angebots der VBZ) wird versucht, die Anschlüsse zukünftig weiter zu verbessern. Jedoch werden dafür zusätzliche finanzielle Mittel benötigt, deren Verfügbarkeit von den jeweiligen Vorgaben der nächsten Fahrplanverfahren abhängt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird ca. Ende Sommerferien 2017 erfüllt, im Weiteren Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren ist erfüllt. Die Abfahrt des letzten Busses der Linie 66 wird um vier Minuten verschoben. Damit wird der Anschluss der Linie 66 mit der Linie 7 gewährt.
	Haltung ZVV
84 VBZ	Begehren
	<p>Tram Nr. 7 /Buslinie Nr. 66:</p> <p>Vgl. Begehren Nr. 80</p> <p>Am Samstag fährt der letzte 66er am Morgental um 0:24, eine Minute vor der Ankunft des 7er-Trams um 0:25. Das ist sehr nervig, wenn man deswegen den letzten Bus verpasst. Der letzte Bus könnte deshalb meiner Meinung nach ruhig zwei Minuten später fahren und/oder auf den Anschluss warten</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Abfahrt des letzten Busses der Linie 66 wird um 4' verschoben, um den gewünschten Anschluss sicherzustellen. Da im Netz der VBZ die letzte Fahrt täglich zur gleichen Zeit stattfindet, betrifft diese Änderung auch So-Do. So kann zusätzlich auch noch ein späterer Kurs der Linie 72 in Morgental abgenommen werden. Die Umsetzung wird bereits ca. Ende Sommerferien 2017 erfolgen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird ca. Ende Sommerferien 2017 erfüllt</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren ist erfüllt.
	Haltung ZVV
91 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66:</p> <p>Vgl. Begehren Nr. 80</p> <p>Am Samstag fährt der letzte 66er am Morgental um 0:24, eine Minute vor der Ankunft des 7er-Trams um 0:25. Das ist sehr nervig, wenn man deswegen den letzten Bus verpasst.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Abfahrt des letzten Busses der Linie 66 wird um 4' verschoben, um den gewünschten Anschluss sicherzustellen. Da im Netz der VBZ die letzte Fahrt täglich zur gleichen Zeit stattfindet, betrifft diese Änderung auch So-Do. So kann zusätzlich auch noch ein späterer Kurs der Linie 72 in Morgental abgenommen werden. Die Umsetzung wird bereits ca. Ende Sommerferien 2017 erfolgen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird ca. Ende Sommerferien 2017 erfüllt.</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren ist erfüllt.
	Haltung ZVV

109.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66: [...] 2) Tram 7 im Morgental abwarten [...] 2.) wenn nicht 1.), dann zumindest die Anschlüsse an Tram 7 im Morgental optimieren und gewährleisten. Es ist mir unverständlich, warum der 66er Bus im Morgental nicht das Tram 7 abwartet (manchmal 1 Minute) um dann im Neubühl 5 Minuten zu stehen. Dies scheint mir mit wenig Aufwand zu optimieren.</p>
	Haltung MVU
	<p>Aufgrund unterschiedlicher Taktsysteme der Linien 7, 66 und 72 ist ein optimaler Anschluss zu allen Zeiten nicht immer möglich. Insbesondere ist es daher leider auch nicht immer möglich, gleichzeitig einen optimalen Anschluss von der Linie 7 und von der Linie 72 auf die Linie 66 anzubieten. Im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen (Untersuchung zur mittelfristigen Ausrichtung des Angebots der VBZ) wird versucht, die Anschlüsse zukünftig weiter zu verbessern. Jedoch werden dafür zusätzliche finanzielle Mittel benötigt, deren Verfügbarkeit von den jeweiligen Vorgaben der nächsten Fahrplanverfahren abhängt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
112.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66 [...] 2) Anschluss ab Tram 7 im Morgental [...] Oder zumindest auf die Anschlüsse von der Tramlinie 7 anpassen.</p>
	Haltung MVU
	<p>Aufgrund unterschiedlicher Taktsysteme der Linien 7, 66 und 72 ist ein optimaler Anschluss zu allen Zeiten nicht immer möglich. Insbesondere ist es daher leider auch nicht immer möglich, gleichzeitig einen optimalen Anschluss von der Linie 7 und von der Linie 72 auf die Linie 66 anzubieten. Im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen (Untersuchung zur mittelfristigen Ausrichtung des Angebots der VBZ) wird versucht, die Anschlüsse zukünftig weiter zu verbessern. Jedoch werden dafür zusätzliche finanzielle Mittel benötigt, deren Verfügbarkeit von den jeweiligen Vorgaben der nächsten Fahrplanverfahren abhängt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

106.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66: [...] letzte Fahrt später, 20 Uhr an Sihlstrasse</p> <p>[...] Des weiteren ist es mir ein Anliegen, dass die Buslinie 66 am Abend bis und mit 20:00 Uhr bis zur Sihlstrasse fährt.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Fahrgastzahlen zeigen, dass die Nachfrage auf der Linie 66 bereits beim bestehenden Angebot auf den letzten Fahrten von/zur Sihlstrasse stark nachlässt ggü. der Spitzenstunde. Ein weiterer Ausbau hätte Mehrkosten von mind. CHF 0.8 Mio. p.a. zur Folge. Diese Kosten stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen, da die Linie 66 schlichtweg ein Überangebot zwischen Morgental und Waffenplatzstrasse darstellt. Es bestehen ausreichend Alternativverbindungen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
109.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66: 1) Verlängerung bis Sihlstrasse, [...]</p> <p>1.) Die Buslinie 66 den ganzen Tag von/bis Sihlstrasse: das Bedürfnis einer "diagonalen" Linie scheint mir generell vorhanden und würde für die Quartiere Neubühl, Manessestrasse und Löwenbräu einen grossen Gewinn bedeuten. [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Fahrgastzahlen zeigen, dass die Nachfrage auf der Linie 66 bereits beim bestehenden Angebot auf den letzten Fahrten von/zur Sihlstrasse stark nachlässt ggü. der Spitzenstunde. Ein weiterer Ausbau hätte Mehrkosten von mind. CHF 0.8 Mio. p.a. zur Folge. Diese Kosten stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen, da die Linie 66 schlichtweg ein Überangebot zwischen Morgental und Waffenplatzstrasse darstellt. Es bestehen ausreichend Alternativverbindungen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
112.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66 1) Verlängerung bis Sihlstrasse [...]</p> <p>Bitte den ganzen Tag und auch Samstag und Sonntag in die Sihlstrasse fahren lassen! [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Fahrgastzahlen zeigen, dass die Nachfrage auf der Linie 66 bereits beim bestehenden Angebot auf den letzten Fahrten von/zur Sihlstrasse stark nachlässt ggü. der Spitzenstunde. Ein weiterer Ausbau hätte Mehrkosten von mind. CHF 0.8 Mio. p.a. zur Folge. Diese Kosten stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen, da die Linie 66 schlichtweg ein Überangebot zwischen Morgental und Waffenplatzstrasse darstellt. Es bestehen ausreichend Alternativverbindungen.</p>

	<u>Empfehlung VBZ</u> : Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

69 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66 Verbesserungen zw. 17.00 und 18.45 Uhr Wunsch: zuverlässigere Anbindung Strecke Morgenthal -Neubühl (Wochentage, ausserhalb Ferienzeit) zwischen 17h und 18.45h. Ist-Zustand: sehr oft arg verspätete oder nur bis Morgenthal geführte Kurse von Sihlstrasse, Neubühl oft abgehängt, Kurs Neubühl ab 18.16h reiner Zufallsbetrieb! Vorschlag: Wegen Autostau Brandschenkestr. am Abend nur Kurse Sihlstrasse - Morgenthal; ab Morgenthal 1 Wagen im Turnus bis Neubühl wie während den Morgen- und Nachmittagsstunden</p>
	Haltung MVU
	<p>Es ist in der Tat so, dass aufgrund von Verkehrsrückstau in der Brandschenkestrasse massive Stabilitätsprobleme auf der Linie 66 zu verzeichnen sind. Bereits heute kommt es daher häufig vor, dass die Leitstelle die Linie teilt und ein Bus zwischen Morgenthal und Neubühl pendelt. Problematisch ist momentan, dass in Richtung Sihlstrasse noch mehr Durchfahrer als Aussteiger in Morgenthal zu verzeichnen sind. Hingegen Richtung Neubühl ist die Zahl der Einsteiger in Morgenthal – also die Zahl jener, welche von einer Trennung profitieren würden – höher als die Zahl der Durchfahrer. Das Begehren soll daher vertieft geprüft werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
77 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 66 und /oder 70 Von Endstation Zürich, Neubühl bzw. Zürich, Mittelleimbach Verbindung zu Wollishofen SBB. Ziel: Bessere Verbindung aus den Quartieren Wollishofen + Leimbach zum Bahnhof Wollishofen. (bisher umsteigen in Zürich, Morgenthal auf Tram 7, ohne Anschluss an die S-Bahnen)</p>
	Haltung MVU
	<p>Eine Verlängerung der Linie 66 zum Bhf. Wollishofen ist grundsätzlich denkbar, erfordert jedoch eine Lösung für die Fahrten, welche heute ab/bis Sihlstrasse führen. Die Idee soll in der Teilstrategie Wollishofen (Untersuchung zur mittelfristigen Ausrichtung des Angebots der VBZ) aufgegriffen werden. Wie dem aufgelegten Fahrplan zur Linie 70 entnommen werden konnte, wird die Linie 70 per Dez. 2018 zum Bahnhof Wollishofen verlängert. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird erfüllt (Linie 70), im Weiteren soll das Begehren im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen geprüft werden (Linie 66, Umsetzung offen)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren um die Linie 70 ist erfüllt. Das Begehren wird im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen erneut geprüft.
	Haltung ZVV
103 VBZ	Begehren
	Neue Busverbindung zum Friedhof Leimbach, mindestens Samstag/Sonntag

	Für ältere Menschen in Leimbach fehlt eine Möglichkeit, zum oben am Uetliberghang gelegenen Friedhof Leimbach zu gelangen. Mindestens Samstag/Sonntag sollte es eine Möglichkeit geben. Es ist klar, dass dort nur ein Kleinbus wenden kann. Ev. könnte man dafür ein paarmal mit dem Bus zum Neubühl „abzweigen“. Anlässlich des telefonisch bestätigten Empfangs des schriftlich gestellten Gesuchs präzisiert Frau Bürgin, dass für sie auch ein Aufstieg von der Maneggpromenade zum Friedhof nicht mehr machbar ist.
	Haltung MVU
	Zurzeit verfügen die VBZ über keine Fahrzeuge, welche die gewünschte Verbindung fahren könnten, da keine Wendemöglichkeit vorhanden ist. Weiterhin ist für eine derartige Linie ein extrem niedriger Kostendeckungsgrad zu erwarten, da praktisch keine zusätzliche Erschliessung erreicht werden kann und der Friedhof selbst nicht genügend Nachfrage erzeugt. Die Linie wäre damit ähnlich unwirtschaftlich, wie es auch alle anderen Quartierbusse in der Stadt Zürich sind (z.B. Linie 35, 73). <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
106.2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 66: erste Fahrt früher, ca. 05.30, [...] Mein Anliegen ist, dass am Morgen die erste Fahrt des Bus 66 früher erfolgt, ca. 05:30 Uhr. Ich arbeite in der Pflege und wäre sehr froh wenn ich auch am Morgen zur Frühschicht den Bus nehmen könnte. [...]
	Haltung MVU
	Die Auslastung der Linie 66 zwischen Neubühl und Morgental ist ausserhalb der Spitzenzeiten eher niedrig, entsprechend niedrig ist auch der Kostendeckungsgrad dieser Linie (<40%). Der aktuelle Betriebsbeginn (Mo-Sa ca. 6:15 Uhr, So ca. 9 Uhr) liegt im üblichen zeitlichen Bereich vergleichbarer Linien. Eine Erweiterung der Betriebszeiten zieht Mehrkosten nach sich, wofür zurzeit keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Das Anliegen soll in der Teilstrategie Wollishofen (Untersuchung zur mittelfristigen Ausrichtung des Angebots der VBZ) aufgegriffen werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Prüfung im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen (Umsetzung offen)
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Begehren wird im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen erneut geprüft.
	Haltung ZVV
115 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 66: Sonntags frühere Verbindungen vorsehen Es freut uns sehr, dass die Buslinie 66 weiterhin direkt vom Neubühl an die Sihlstrasse fährt, auch wenn die Lücken ausserhalb der Stosszeiten schmerzlich sind, handelt es sich für uns Neubühl-BewohnerInnen doch um die einzige direkte Verbindung ins Zentrum. Es ist uns jedoch ein grosses Anliegen, dass auch Menschen aus dem Neubühl am Sonntag frühmorgens Verbindungen mit dem 66er Bus haben. Der heutige und auch zukünftig geplante erste Bus um 08:59 ist viel zu spät, zumal der nächste erst wieder um 09:14 fährt. Es gibt auch im Neubühl und Umgebung einige Menschen, die am Sonntag frühmorgens, unter anderem auch in städtischen Institutionen, zur Arbeit fahren müssen. In diesem Sinn bitten wir Sie dieses Anliegen in den Fahrplanentwurf 2018/19 einfliessen zu lassen

	Haltung MVU
	Die Auslastung der Linie 66 zwischen Neubühl und Morgental ist ausserhalb der Spitzenzeiten eher niedrig, entsprechend niedrig ist auch der Kostendeckungsgrad dieser Linie (<40%). Der aktuelle Betriebsbeginn (Mo-Sa ca. 6:15 Uhr, So ca. 9 Uhr) liegt im üblichen zeitlichen Bereich vergleichbarer Linien. Eine Erweiterung der Betriebszeiten zieht Mehrkosten nach sich, wofür zurzeit keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Das Anliegen soll in der Teilstrategie Wollishofen (Untersuchung zur mittelfristigen Ausrichtung des Angebots der VBZ) aufgegriffen werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Prüfung im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen (Umsetzung offen)
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Begehren wird im Rahmen der Teilstrategie Wollishofen erneut geprüft.
	Haltung ZVV

81 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 70, 184, 185 <i>Buslinie 70 auf Trasse Tram 7 nach Bhf. Enge verlängern</i></p> <p>Mit der grossen Bauentwicklung in der Manegg, wo so viele Arbeitsplätze entstehen sollen, würde es noch mehr Sinn machen, den Bus 70 bis Bahnhof Enge zu verlängern. Die Arbeitspendler am linken Zürichseeufer, nehmen nicht unbedingt extra die langsame S-Bahn um dann auf den 70er umzusteigen. Eine Verlängerung bis zum Bahnhof Enge, wo auch die S2 hält, würde deshalb mehr bringen.</p> <p>Vorschlag: Den Bus 70 (könnte auch noch die Buslinie 184 und 185 betreffen) auf dem Trasse der Tramlinie 7 bis Bahnhof Enge verlängern. So kann auch die konstant überfüllte 7er Linie besser entlastet werden.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 70 wird per Dez. 2018 zum Bahnhof Wollishofen verlängert (ebenso Linien 184/185). Der Anschluss zu den S-Bahn-Linien S8 und S24 wird somit sichergestellt. Eine zusätzliche Verlängerung bis zum Bhf. Enge erfordert mindestens 2 zusätzliche Kursfahrzeuge und zieht somit Mehrkosten von mind. CHF 1.4 Mio. p.a. nach sich. Dabei ist jedoch weder eine Ausstellmöglichkeit zum Abwarten der Wendezeit am Bhf. Enge vorhanden noch können die gewünschten Anschlüsse auf die S2 realisiert werden. Die Fahrplanlage der Linie 70 ist in Leimbach an der Fahrplanlage der S4 orientiert und damit nicht verschiebbar. Durch die längere Fahrzeit bis zum Bhf. Enge und die Umsteigezeit ist zudem kein Reisezeitgewinn zu erwarten, weder für Fahrten Richtung Zürich noch Thalwil.</p> <p>Auf der Seestrasse entstünde so ein Überangebot, welches mit der aktuellen Nachfrage nicht zu rechtfertigen ist. Die Linie 7 weist gemäss Jahresfahrgastzahlen 2016 einerseits durchschnittlich keine überlasteten Kurse mehr auf, andererseits wird auch mit der Verlängerung der Linien 70, 184 und 185 zum Bhf. Wollishofen eine weitere Entlastung der Linie 7 stattfinden. Das Begehren ist daher abzulehnen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
94 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 70, 184 und 185 <i>Buslinie 70 verlängern entlang Tram 7 bis Bhf. Enge</i></p> <p>Mit der grossen Bauentwicklung in der Manegg entstehen wehr viele neue Arbeitsplätze. Somit würde es noch mehr Sinn machen, den Bus 70 bis Bahnhof Enge zu verlängern, wo die schnelle S2 hält und nicht nur bis Wollishofen, wo nur die „Bummler-Linien“ halten. Mit einer Führung der Busse 70 (sowie 184 und 185) auf dem Trassée der Tramlinie 7 bis Bahnhof Enge, könnte auch die zu Stosszeiten stark überfüllte 7er Linie besser entlastet werden.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 70 wird per Dez. 2018 zum Bahnhof Wollishofen verlängert (ebenso Linien 184/185). Der Anschluss zu den S-Bahn-Linien S8 und S24 wird somit sichergestellt. Eine zusätzliche Verlängerung bis zum Bhf. Enge erfordert mindestens 2 zusätzliche Kursfahrzeuge und zieht somit Mehrkosten von mind. CHF 1.4 Mio. p.a. nach sich. Dabei ist jedoch weder eine Ausstellmöglichkeit zum Abwarten der Wendezeit am Bhf. Enge vorhanden noch können die gewünschten Anschlüsse auf die S2 realisiert werden. Die Fahrplanlage der Linie 70 ist in Leimbach an der Fahrplanlage der S4 orientiert und damit nicht verschiebbar. Durch die längere Fahrzeit bis zum Bhf. Enge und die Umsteigezeit ist zudem kein Reisezeitgewinn zu erwarten, weder für Fahrten Richtung Zürich noch Thalwil.</p> <p>Auf der Seestrasse entstünde so ein Überangebot, welches mit der aktuellen Nachfrage nicht zu rechtfertigen ist. Die Linie 7 weist gemäss Jahresfahrgastzahlen 2016 einerseits durchschnittlich keine überlasteten Kurse mehr auf, andererseits wird auch mit der</p>

	<p>Verlängerung der Linien 70, 184 und 185 zum Bhf. Wollishofen eine weitere Entlastung der Linie 7 stattfinden. Das Begehren ist daher abzulehnen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
100 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 70</p> <p>Aufhebung der Anschlussabnahmepflicht ab S 4 am Bhf Leimbach</p> <p>Der 70er hat durchgehend einen 10min-Takt. Die S4 in der Stosszeit auch, sonst einen 20min-Takt.</p> <p>Die S4 hat fast immer Verspätung. Der 70er ist heute verpflichtet die verspätete S4 an der Haltestelle Bahnhof Leimbach abzuwarten. So kann es sein, dass der 70er in Richtung Mittelleimbach 5 min. Verspätung und mehr hat. Diese Verpflichtung macht keinen Sinn, da spätestens nach 9 min. wieder ein 70er kommt. Meistens wäre die Wartezeit für die Fahrgäste von der S4 von Zürich weniger als 5 min (in den Stosszeiten). Die S4 macht, dass die Fahrgäste im 70er nach Mittelleimbach oft im Bahnhof Leimbach warten müssen, z.T. mehr als 5 min. Dadurch wird der 70er unpünktlich, bzw. verlängert sich die Fahrzeit für die Fahrgäste von Morgental unnötig.</p>
	Haltung MVU
	<p>Auswertungen der VBZ zeigen, dass die Linie 70 nur selten mehr als 3 Minuten verspätet am Bhf. Leimbach Richtung Mittelleimbach abfährt. Nur 3 Abfahrtszeiten am Abend weisen alle 15-20 Tage eine Verspätung von mehr als 5 Minuten auf. Weiter profitieren pro Fahrt durchschnittlich 25-30 Umsteiger von der Anschlusssicherung, welche somit gegenüber den durchschnittlich 15-20 im Bus befindlichen Fahrgästen zu priorisieren sind. Mit dem vorgesehenen Infrastrukturausbau der S4 wird sich das Problem zudem langfristig lösen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
121 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 70</p> <p>Verlängerung über Bhf. Wollishofen hinaus bis Bhf. Enge</p> <p>Mit der grossen Bauentwicklung in der Manegg entstehen viele neue Arbeitsplätze, weshalb eine Verlängerung der Buslinie 70 bis Bahnhof Enge mehr Sinn macht als nur bis Bahnhof Wollishofen, da in der Enge auch die schnelle S2 und zu Stosszeiten Inter-Regio-Züge halten. Damit kann der Hauptbahnhof Zürich von ein paar Pendlern entlastet werden. Mit einer Führung der Busse 70 (sowie 184 und 185) auf dem Trassée der Tramlinie 7 bis Bahnhof Enge, könnte auch die zu Stosszeiten stark überfüllte 7er Linie entlastet werden.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 70 wird per Dez. 2018 zum Bahnhof Wollishofen verlängert (ebenso Linien 184/185). Der Anschluss zu den S-Bahn-Linien S8 und S24 wird somit sichergestellt. Eine zusätzliche Verlängerung bis zum Bhf. Enge erfordert mindestens 2 zusätzliche Kursfahrzeuge und zieht somit Mehrkosten von mind. CHF 1.4 Mio. p.a. nach sich. Dabei ist jedoch weder eine Ausstellmöglichkeit zum Abwarten der Wendezeit am Bhf. Enge vorhanden noch können die gewünschten Anschlüsse auf die S2 realisiert werden. Die Fahrplanlage der Linie 70 ist in Leimbach an der Fahrplanlage der S4 orientiert und damit nicht verschiebbar. Durch die längere Fahrzeit bis zum Bhf. Enge und die Umsteigezeit ist zudem kein Reisezeitgewinn zu erwarten, weder für Fahrten Richtung Zürich noch Thalwil.</p> <p>Auf der Seestrasse entstände so ein Überangebot, welches mit der aktuellen Nachfrage nicht zu rechtfertigen ist. Die Linie 7 weist gemäss Jahresfahrgastzahlen 2016 einerseits</p>

	durchschnittlich keine überlasteten Kurse mehr auf, andererseits wird auch mit der Verlängerung der Linien 70, 184 und 185 zum Bhf. Wollishofen eine weitere Entlastung der Linie 7 stattfinden. Das Begehren ist daher abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
127 VBZ	Begehren
	Buslinie 70 Verlängerung bis Bhf. Zürich-Enge Aufgrund der im 2017 beginnenden Arealentwicklung fallen viele Firmenparkplätze weg und die Bedeutung des ÖV für die 700 Mitarbeitenden der Fa. Avaloq nimmt zu. Mit einer Verbesserung der Taktfrequenz und Kapazität der S 4 ist gemäss Planung der SZU nicht vor 2025 zu rechnen.
	Haltung MVU
	Die Linie 70 wird per Dez. 2018 zum Bahnhof Wollishofen verlängert (ebenso Linien 184/185). Der Anschluss zu den S-Bahn-Linien S8 und S24 wird somit sichergestellt. Eine zusätzliche Verlängerung bis zum Bhf. Enge erfordert mindestens 2 zusätzliche Kursfahrzeuge und zieht somit Mehrkosten von mind. CHF 1.4 Mio. p.a. nach sich. Dabei ist jedoch weder eine Ausstellmöglichkeit zum Abwarten der Wendezeit am Bhf. Enge vorhanden noch können die gewünschten Anschlüsse auf die S2 realisiert werden. Die Fahrplanlage der Linie 70 ist in Leimbach an der Fahrplanlage der S4 orientiert und damit nicht verschiebbar. Durch die längere Fahrzeit bis zum Bhf. Enge und die Umsteigezeit ist zudem kein Reisezeitgewinn zu erwarten, weder für Fahrten Richtung Zürich noch Thalwil. Auf der Seestrasse entstünde so ein Überangebot, welches mit der aktuellen Nachfrage nicht zu rechtfertigen ist. Die Linie 7 weist gemäss Jahresfahrgastzahlen 2016 einerseits durchschnittlich keine überlasteten Kurse mehr auf, andererseits wird auch mit der Verlängerung der Linien 70, 184 und 185 zum Bhf. Wollishofen eine weitere Entlastung der Linie 7 stattfinden. Das Begehren ist daher abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

19 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 76 Verlängerung der Buslinie von der Binz über Brunau (Migros) bis Sihlcity + 15-Minuten Betrieb während der Öffnungs-Zeiten der beiden Einkaufs-Zentren. Begründung: Direkte Anbindung des Bahnhofs Wiedikon an die beiden wichtigsten Einkaufs-Zentren dieser Gegend. Attraktiverer ÖV für die Bewohner des Werd-Quartiers.</p>
	Haltung MVU
	Die Idee ist interessant und soll vertieft geprüft werden. Da finanzielle Mittel von mind. CHF 0.8 Mio. p.a. notwendig sind, muss das Begehren im Fahrplanverfahren 2020/2021 geprüft werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
101 VBZ	Begehren
	<p>Tramlinie Nr. 6/7 Verlängerung Tram Nr. 6 bis Wollishofen zur HVZ. Der 7er ist von oder nach Wollishofen in den Stosszeiten oft sehr überfüllt. Die Lage wird sich mit dem Bezug von Greency noch verstärken. Es würde Sinn machen, zusätzlich den 6er in den Stosszeiten nach Wollishofen zu verlängern. Klar ist, dass dies wieder eine bauliche Veränderung in der Endhaltestelle Wollishofen mit sich bringt. Der damalige Umbau auf ein Gleis war eine Fehlplanung, dass kann passieren. Um den aufkommenden Passagieranstieg zu bewältigen ist der Wiederausbau auf zwei Gleise unumgänglich.</p>
	Haltung MVU
	Die Linien 70, 184 und 185 werden per Dez. 2018 zum Bahnhof Wollishofen verlängert. Damit wird die Linie 7 weiter entlastet, da Reisende statt auf den 7er auf die S-Bahn umsteigen werden. Die Linie 7 weist gemäss Jahresfahrgastzahlen 2016 durchschnittlich keine überlasteten Kurse mehr auf. Eine Verlängerung der Linie 6 ist daher nicht nötig, hätte aber Mehrkosten von mind. CHF 1.3 Mio. p.a. zur Folge. Auf der Seestrasse entstünde so ein Überangebot, welches weder mit der aktuellen noch zukünftigen Nachfrage zu rechtfertigen ist. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
110 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 184 / 185 Zusätzliche Bushaltestelle Stadtgrenze/Seefilter Zusätzliche Bushaltestelle im Bereich Stadtgrenze/Seefilter. Der Abstand zwischen Wollishofen und Sunnau 184 ist sicher zu gross und sogar zwischen Dangelstrasse und Sunnau 185 ist er wohl zu gross.</p>

	Haltung MVU
	Zwischen den Haltestellen Dangelstrasse und Sunnau befinden sich keine Überbauungen und auch keine publikumsintensiven Nutzungen. Die vorhandenen Wohnüberbauungen liegen jeweils innerhalb des Erschliessungsbereichs der umliegenden Haltestellen, ebenso auch die gesamte Fläche östlich der Albisstrasse. Eine zusätzliche Haltestelle ist daher nicht notwendig. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

- C Begehren aus dem Raum Zürich Nord
- C.1 Begehren aus dem Raum Affoltern – Oerlikon

7 VBZ	Begehren
	POS <u>2016/000468</u> <u>21.12.2016 / 25.01.2017</u>
	Verlängerung der Haltestelle Glaubtenstrasse stadtauswärts an der Wehntalerstrasse Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Haltestelle Glaubtenstrasse stadtauswärts an der Wehntalerstrasse verlängert werden kann.
	Postulate Haltung STR/GR
	Stadtrat: Entgegennahme / GR Überweisung an STR zur Prüfung 25.01.2017
	Haltung MVU
	Das Anliegen wird seitens VBZ geprüft, die Resultate fliessen in die Antwort zum Postulat 2016/468 ein. Priorität hat aber die Realisierung von Busspuren, welche auch die Situation am Knoten Glaubtenstrasse weitestgehend entschärfen. Das TAZ arbeitet auf Basis der Motion GR 2012/292 zurzeit ein entsprechendes Projekt aus. Eine langfristige Lösung wird mit den Planungen zum Tram Affoltern angestrebt. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021
	Haltung STR nach Prüfung
	Prüfung pendent
	Haltung RVK
	Auf das Begehren wird nicht eingetreten.
	Haltung ZVV
12 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 61 Eine zusätzliche Abfahrt der Buslinie 61 oder 62 ab Bhf Oerlikon Richtung Waidhof oder Mühlacker nach 0.22. Der Bhf Oerlikon wurde eine wichtige Schnittstelle im Bahnverkehr. Zudem könnte so der Anschluss von Zug 18093 Flughafen ab 0.13 Oerlikon an 0.18 abgenommen werden. Dies würde dem Personal helfen, dass im Flughafen bis Mitternacht Feierabend hat. (Personal von Zürich Flughafen AG, Polizei, Schutz und Rettung, SBB Betriebszentrale)
	Haltung MVU
	Der heutige letzte Kurs der Linie 62 ist So-Do mit durchschnittlich 13, Fr-Sa mit durchschnittlich 25 Personen ab Bhf. Oerlikon besetzt. Potential für einen weiteren Kurs ist aus Sicht VBZ daher gegeben, zumal es eine sinnvolle Ergänzung des Angebotsausbaus am Morgen darstellt (täglich früherer Kurs für Anschluss erste S-Bahn zum Flughafen). Vorbehältlich der Finanzierung durch den Zürcher Verkehrsverbund ist vorgesehen, den Kurs ab 0:20 ab Schwamendingerplatz der Linie 61, welcher am Sternen Oerlikon endet, neu als Linie 62 nochmals bis Waidhof fahren zu lassen (ab Dez. 2018). Dadurch werden nebst der erwünschten S-Bahn vom Flughafen auch noch weitere S-Bahnen aus Richtung Hauptbahnhof abgenommen und somit auch Fernverkehrszüge, welche gegen 24 Uhr am HB eintreffen. Die Mehrkosten für die Angebotserweiterung liegen bei CHF 30'000 p.a. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen (Umsetzung per Dez. 2018)
	Haltung RVK
	Das Begehren wird unterstützt. Es wird im Dezember 2018 umgesetzt.
	Haltung ZVV

25 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 62 mind. 4x pro Stunde verkehren</p> <p>An Sonntagen sollten unbedingt 4 Busse pro Stunde fahren, d. h. es sollte auf jede S6 ein Anschlussbus vorhanden sein.</p> <p>Es ist mühsam, wenn man mit Koffer nach einer langen Reise 20 Minuten beim Bahnhof Waidhof auf die Linie 62 Richtung Waidhof warten muss.</p> <p>Anmerkung Sekretär: Dieses Begehren dürfte sich auf die Umsteigemöglichkeit am Bhf. Affoltern beziehen.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linien 61 und 62 verkehren am Sonntag jeweils im 20'-Takt, um auf dem gemeinsamen Abschnitt einen überlagerten 10'-Takt anbieten zu können. Dieser Takt ist optimal auf das Tram- und Trolleybusnetz abgestimmt, welches ebenfalls im 10'-Takt verkehrt. Eine Taktverdichtung würde zwar zum halbstündlichen Anschluss des Astes Waidhof auf die S6 führen, dafür würden sämtliche anderen Anschlüsse wegen des dann inkompatiblen Takts der Linien 61/62 zum restlichen Netz schlechter werden. Ebenso verliert der Ast Mühlacker seinen Anschluss auf die S6, welcher heute ebenfalls einmal pro Stunde gewährt wird (insofern als gleichmässige Aufteilung der Anschlüsse auf Linien 61 und 62). Neben der erwähnten Nachteile hätte eine Taktverdichtung zudem Mehrkosten von mind. CHF 220'000 p.a. zur Folge, welche aus Nachfragesicht nicht zu rechtfertigen sind.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
34 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 64 Verlängerung über Hürststrasse bis Glaubtenstrasse Bus Nummer 64 Bahnhof Oerlikon-Maillartstrasse: Der Midi-Bus kann an der Maillartstrasse nur über das Trottoir (Gehweg zu zwei Kindergärten und einer Tagesstätte) wenden.</p> <p>Der zeitweise eingesetzte normale Bus kann gar nicht wenden und fährt dann über die Robert-Maillartstrasse hinauf zur Binzmühlestrasse (an Haltestelle vorbei) und dann über die Kugeliloostrasse zurück an die Endhaltestelle an der Neunbrunnenstrasse.</p> <p>Mein Vorschlag : Bus Nummer 64 weiterfahren lassen bis zur Glaubtenstrasse Nord über Hürststrasse. Neue Haltestelle an der unteren Hürststrasse zur Erschliessung des Quartiers Hürst (untere Hürststrasse, Hürstholzstrasse, Hürstringstrasse). Neue Endhaltestelle Glaubtenstrasse Nord mit allen Anschlüssen (Bus Nummer 40, 80, 32, 61 und 62). An der Glaubtenstrasse (Anfang Riedenhaldenstrasse und Frohnwaldstrasse) ist genügend Platz um eine vernünftige Wendeschleife für den Bus zu gestalten (zeitweise auch für den Bus Nummer 40).</p>
	Haltung MVU
	<p>Eine Verlängerung der Linie 64 bis zur Glaubtenstrasse Nord erfordert ein zusätzliches Kursfahrzeug und zieht somit Kosten von mind. CHF 1.2 Mio. p.a. nach sich. Der zusätzliche Nutzen hingegen wird als gering beurteilt, da die meisten Ziele via Oerlikon dennoch schneller erreicht werden können. Des Weiteren ist ein Grossteil des Einzugsgebiets der Linie 64 auch im Einzugsbereich der Linie 80, mit welcher eine Direktverbindung an die Glaubtenstrasse und darüber hinaus möglich ist.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.

	Haltung ZVV
37 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 32 Gewährleistung Anschluss am Bucheggplatz auf Tram Nr. 11 Seit der letzten Fahrplanänderung (Dez15) ist der Anschluss am Bucheggplatz zwischen Bus 32 und Tram 11 überhaupt nicht mehr passend, beide Richtungen betreffend. Bus oder Tram fährt einem immer grad vor der Nase ab. Es wäre schön, wenn die Anschlüsse für diese beiden wichtigen Linien am Bucheggplatz wieder besser aufeinander abgestimmt würden, so wie es früher der Fall war. Unzählige öV BenutzerInnen wären sehr dankbar darüber.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Fahrplanlage der Linien 11 und 32 am Bucheggplatz sind grundsätzlich aufeinander abgestimmt und nicht geändert worden. In den Spitzenzeiten ist die Linie 32 jedoch stark den Verkehrsverhältnissen ausgesetzt und damit häufig instabil. Weiterhin verkehrt die Linie 32 in den Spitzenzeiten im 6'-Takt, weshalb schon mathematisch gesehen nicht immer ein optimaler Anschluss zum Tram 11, welches alle 7.5' verkehrt, möglich ist. Zudem gibt es am Bucheggplatz zahlreiche weitere Umsteigemöglichkeiten, so dass eine gesamthafte Abstimmung schlicht unmöglich ist. Im dichten Takt, in dem die Linien der VBZ verkehren, sind die Wartezeiten bei pünktlichem Betrieb zudem i.d.R. sehr niedrig. Langfristig ist mit dem Tram Affoltern eine Lösung des Problems geplant, wodurch das Umsteigen in der Relation Affoltern – Innenstadt sogar entfallen wird. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen, da fahrplantechnisch keine Verbesserung mehr möglich ist.</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
66.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 61 und 62 grössere Fahrzeuge, separate Busspuren S-Bahn Nr. 6 und 21 Viertelstundentakt (geht an SBB zur Stellungnahme) Ungenügende Situation in den Stosszeiten. S6 Richtung HB überfüllt, bietet keine Anschlüsse von und an die Fernzüge Richtung West- und Ostschweiz. S21 unzuverlässig, 3 Zusatzzüge am Morgen und Abend bringen wenig. Busse 61 und 62 am Morgen und vor allem abends in den Stosszeiten zwischen Oerlikon Bahnhof und Affoltern überfüllt, bleiben im Verkehr stecken. Sehr oft schliesst das nächste Fahrzeug zum vorderen auf. Weshalb wird das bevölkerungsreiche Quartier so vernachlässigt?</p>
	Haltung MVU
	<p>Auf den Linien 61 und 62 werden bereits die grössten Fahrzeuge eingesetzt, welche den VBZ im Dieselbusbereich zur Verfügung stehen. Die Überlastungen sind insbesondere auf den teils instabilen Betrieb aufgrund der Verkehrsverhältnisse zurückzuführen, indem die Regelmässigkeit und somit gleichmässige Verteilung der Fahrgäste auf die Fahrten nicht mehr funktioniert. Gemeinsam mit dem Tiefbauamt Stadt Zürich sind deshalb bereits Planungen im Gange, welche die Einrichtung von Busspuren vorsehen. Das Tiefbauamt wird im Rahmen der Beantwortung der Motion «Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd» (GR Nr. 2012/292) über die Umsetzungsplanung informieren. Langfristig wird mit dem Tram Affoltern eine Lösung angestrebt, dessen Eigentrasse dann auch von den Linien 61 und 62 genutzt werden kann. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren zur weiteren Prüfung annehmen (Busspuren), im Weiteren Begehren ablehnen (grössere Fahrzeuge)</p>

	Haltung RVK
	Das Begehren um separate Busspuren wird unterstützt. Das Begehren um grössere Fahrzeuge wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
67 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 37</p> <p>Verbesserung Anschluss auf S 6 am Bhf. Affoltern</p> <p>1. Spätere Abfahrt vom Bhf. Affoltern (ex.: jeweils X.20/50) 2. Frühere Abfahrt von der ETH Höggerberg (ex.: jeweils X.30/00) So haben die Fahrgäste, welche die S6 nehmen, einen sicheren Anschluss auf den Zug/den Bus.</p> <p>Nur diese Passagiere sind auf sicheren Anschluss angewiesen. Bei der ETH Höggerberg ist kein Anschluss zu gewähren, dort muss der 37er nur wenden. Für den Buschauffeur spielt es keine Rolle, ob er alle 30 Min. (am Bhf. Affoltern und bei der ETH Höggerberg) eine mittlere Pause oder jede Stunde (am Bhf. Affoltern) eine lange Pause hat; auf dieser Linie herrscht ja sowieso fast mehr Pause als Fahrzeit.</p> <p>Mit diesem Anliegen vertrete ich unzählige Quartierbewohner/37er-Fahrgäste! Der - grundlos!- zu knappe Anschluss am Bhf. Affoltern ist hier ein ärgerlicher Dauerbrenner - bei trotzdem grosser Dankbarkeit für unser 37er-Büssli!</p>
	Haltung MVU
	<p>Auswertungen der VBZ zeigen, dass der Anschluss am Bhf. Affoltern eine Erfolgsquote von 98% aufweist. Die Abfahrt der Linie 37 erfolgt heute 4' nach Ankunft der S-Bahn (mit Anschlusssicherung), die Ankunft der Linie 37 ist 3' vor Abfahrt der S-Bahn (in der Hauptverkehrszeit am Abend 7'). Der in Einzelfällen vorkommende Anschlussbruch liegt daher i.d.R. an stark verspäteten S-Bahnen, was aufgrund der eingleisigen Strecke zwischen Seebach und Oerlikon durchaus vorkommen kann. Dennoch soll der Fahrplan in Richtung Bhf. Affoltern neu zukünftig 2' früher erfolgen (ausgenommen Hauptverkehrszeit am Abend), um die Übergangszeit auf 5' zu erhöhen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren in angepasster Form annehmen (Verschiebung Richtung Bhf. um 2'), im Weiteren Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren um eine Verschiebung von zwei Minuten wird unterstützt. Das Begehren im Weiteren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
86 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 32</p> <p>von Holzerhurd - Bucheggplatz - Richtung Strassenverkehrsamt</p> <p>Tramlinie Nr. 15</p> <p>ab Bucheggplatz: Anschluss von Buslinie 32 gewährleisten</p> <p>Immer wieder ärgerlich: anscheinend mit System fährt das 15-er Tram beim Bucheggplatz (Richtung Klusplatz) genau in dem Moment ab, wenn der 32-er Bus an der Haltestelle einfährt. Kann das nicht aufeinander abgestimmt werden? Viele Fahrgäste die von Affoltern kommen wollen auf die beiden Linien 11 und 15 umsteigen.</p>
	Haltung MVU
	Die Fahrplananlage der Linien 11 und 32 am Bucheggplatz sind grundsätzlich aufeinander abgestimmt. In den Spitzenzeiten ist die Linie 32 jedoch stark den Verkehrsverhältnissen ausgesetzt und damit häufig instabil. Weiterhin verkehrt die Linie 32 in den Spitzenzeiten im 6'-Takt, weshalb schon mathematisch gesehen nicht immer ein optimaler Anschluss zum Tram 11, welches alle 7.5' verkehrt, möglich ist. Die Tramlinie 15 hingegen ist mittig zur Tramlinie 11 gelegt, so dass es ebenfalls mathematisch unmöglich ist, gleichzeitig einen optimalen Anschluss zwischen den Linien 32 und 11 und 15 anzubieten. Zudem gibt es am Bucheggplatz zahlreiche weitere Umsteigemöglichkeiten, so dass eine gesamthafte

	<p>Abstimmung schlicht unmöglich ist. Im dichten Takt, in dem die Linien der VBZ verkehren, sind die Wartezeiten bei pünktlichem Betrieb zudem i.d.R. sehr niedrig.</p> <p>Langfristig ist mit dem Tram Affoltern eine Lösung des Problems geplant, wodurch das Umsteigen in der Relation Affoltern – Innenstadt sogar entfallen wird.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen, da fahrplantechnisch keine Verbesserung mehr möglich ist.</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
128 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 37:</p> <p>Reaktivierung Haltestelle Bärenbohl, eventuell neue Linienführung via Kreisel direkt zum Bhf. Affoltern</p> <p>Bitte aktivieren Sie die Bushaltestelle Bärenbohl in 8046 Zürich wieder und lassen Sie die Buslinie 37 diese eine Haltestelle wieder bedienen! Vor 1,5 Jahren wurde diese Haltestelle der Buslinie 37 ersatzlos abgeschafft und das Quartier Unterdorf vom restlichen ÖV abgeschnitten. Bis zum Bahnhof Zürich Affoltern sind es ca. 500 Meter (je nach Wohnlage im Quartier), was insbesondere bei prekären Verhältnissen (Winter, Eis, Schnee) und mit Gepäck/Paketen/Taschen äusserst mühsam und in der Nacht zusätzlich auch noch sehr beängstigend ist (Fussweg entlang unbewohntem Gebiet zwischen Friedhofmauer und parkierten Autos oder neben Gebüsch bei Pferdeweide). Für ältere Personen ist der Weg bis ins Unterdorf je nach Person nur mit grosser Anstrengung oder gar nicht zu bewältigen.</p> <p>Der Bus 37 fährt noch immer, aber er steht jetzt einfach lange am Bahnhof Zürich Affoltern und fährt nur noch zur ETH Höggerberg, währenddessen sich die Bewohner des Quartiers Unterdorf bei "Wind und Wetter" und in der Nacht zu Fuss nachhause begeben müssen. Ganz früher (vor der Einführung vom Bus Nr. 37) stand den Bewohnern auf Kosten des ZVV ein Shuttle-Taxi am Bahnhof zur Verfügung, aber dieser wurde mit der Abschaffung der Bushaltestelle nicht wieder aktiviert. Unrealistische Option ist die Haltestelle Unteraffoltern vom Bus 62, da diese auch ca. 450 Meter entfernt ist und seit der Aufspaltung auf die Buslinie 61 seltener und teils mit Verspätung fährt und man so die S-Bahn verpasst. Am Bahnhof wiederum wartet der Bus 62 nicht auf die Personen, die mit der S-Bahn ankommen, sondern fährt ab, sobald die Barriere sich öffnet. Man schafft es auch ohne Gepäck, Taschen, Mappen oder sonstigen Einschränkungen nicht, den Weg unter der Unterführung bis zum Bus innert der kurzen Zeit bis zur Barrierenöffnung zurückzulegen oder der Bus steht bereits an der Barriere und lässt niemanden mehr einsteigen.</p> <p>Die Abschaffung der Haltestelle Bärenbohl ist eine enorme Verschlechterung und ein Rückschritt zu einem Zustand, wie er vielleicht vor Jahrzehnten geherrscht hat. Nicht nur ich, sondern viele andere Bewohner vom Unterdorf können nicht verstehen, weshalb man ein ganzes Quartier einfach vom ÖV abschneidet und uns in diese bedauerliche Situation gebracht hat. Es geht schliesslich nur um eine einzige Haltestelle, die aber für das Unterdorf enorm wertvoll ist bzw. war. Basiert diese Massnahme auf reinem Profitdenken, weil vielleicht an einem schönen Sommertag viele Leute zu Fuss gehen und den Bus nicht immer benutzt haben? Das darf doch nicht ernsthaft die Einstellung vom ZVV bzw. dem Service Public sein!</p> <p>Viele Bewohner haben dem ZVV, der VBZ oder der Stadt diese Sorgen bereits mehrfach mitgeteilt und wir hoffen seit Monaten, dass wir angehört werden. Daher bitten wir sie nochmals intensiv darum, die Haltestelle Bärenbohl wieder in Betrieb zu nehmen und die Buslinie 37 diese eine Haltestelle wieder anzufahren. Der Bus kann ja danach gleich im Kreisel wieder zum Bahnhof fahren, denn bis zum Waidhof benötigt es ihn tatsächlich nicht, weil dort der Bus 62 hinfährt</p>
	Haltung MVU
	<p>Theoretisch wäre die zurzeit vorhandene Wendezeit der Linie 37 am Bhf. Affoltern ausreichend, um bis zur ehemaligen Haltestelle Bärenbohl zu fahren. Damit entstehen jedoch folgende Nachteile:</p> <p>Richtung Bärenbohl kann kein S-Bahn-Anschluss gewährt werden; soll dies möglich sein, müssten die Anschlüsse von/nach ETH Höggerberg aufgegeben werden oder aber rund CHF 1.2 Mio. p.a. in ein zweites Kursfahrzeug investiert werden</p>

	<p>Die Linie 37 kann keine Anschlüsse am Bhf. Affoltern mehr abwarten, da die Haltestellen der Linien 61 und 62 bedient werden und somit diese Linien blockiert werden würden</p> <p>Zusätzlich würde ein Fahrzeug der Linie 37 im Falle eines ausserplanmässigen Halts vor einer geschlossenen Barriere die Einfahrt eines weiteren Fahrzeugs in die Haltestelle verunmöglich, womit, Fahrgäste in den Linien 61/62 weder ein- noch aussteigen könnten</p> <p>Die Nachteile überwiegen dem sehr begrenzten Zusatznutzen deutlich. Das aktuelle Angebot entspricht dem Verhandlungsergebnis des Runden Tisch Affolterns, mit dem das Angebotskonzept für Affoltern überwiegend verbessert werden konnte, wie auch steigende Fahrgastzahlen zeigen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
132 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie 32:</p> <p>(Antrag 1) Trennung der Linie während HVZ am Bucheggplatz, Verzicht auf Durchbindung und Bezeichnung Strecke Bucheggplatz – Holzerhurd als Linie 74 während HVZ.</p> <p>Verzicht auf Durchbindung (Antrag 1) Während der HVZ am Morgen und am Abend soll die Buslinie 32 am Bucheggplatz getrennt werden, dh es ist während dieser Zeit auf die Durchbindung zu verzichten. Der Ast Bucheggplatz bis Holzerhurd ist während dieser Zeit, für die Verständlichkeit bei den Kunden, als Linie 74 (wie früher) zu bezeichnen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Stabilerer Fahrplan, mehr Pünktlichkeit, keine Übertrag von Verspätungen auf den jeweils anderen Ast.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Prüfung des Begehrens zeigt, dass davon u.a. rund 3'000 Fahrgäste täglich betroffen wären, welche zusätzlich und ohne für die Kunden erkennbare Notwendigkeit umsteigen müssten. Das Begehren ist daher abzulehnen. Die weitere Begründung ist dem folgenden Begehren zu entnehmen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
133 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 32 (Antrag 2):</p> <p>Taktverdichtung in Affoltern auf Basis von Antrag 1 (Verzicht auf Durchbindung) während der HVZ auf 5-Minuten-Takt zwischen Bucheggplatz und Holzerhurd</p> <p>Begründung:</p> <p>Ungenügendes Angebot in Relation zur Nachfrage. Unpünktlicher und unregelmässiger Betrieb beim bestehenden Angebot wegen Überlastung der einzelnen Kurse, bzw. zu langen Ein-/Aussteigezeiten auf der gesamten Länge der Linie 32. Dadurch auch Reisezeitverlängerung. Die Linie 32 ist das Rückgrat der Erschliessung von Affoltern und es gibt keine alternativen Busangebote.</p> <p>Mit diesem Antrag kann das Fahrplanangebot d.h. das Platzangebot, inkl. Sitzplatzangebot um 20% und damit der Kundennutzen auf der ganzen Länge der Linie 32 erhöht werden.</p> <p>Fahrzeugeinsatz:</p> <p>Theoretisch müssen auf dem Anschnitt in Affoltern 2 zusätzliche Kurse pro Stunde eingeführt werden. Durch die Eliminierung der Mängel am bestehenden Angebot, kann die Reisezeit reduziert werden. Die Wendezeiten können reduziert werden, da weniger Reserven für Abweichungen/Verspätungen zu berücksichtigen sind. Es kann ein knapper</p>

	<p>Fahrplan kalkuliert werden, da allfällige Abweichungen auf den Ast Affoltern isoliert bleiben und nicht auf den Ast Bucheggplatz - Strassenverkehrsamt übertragen werden und sich aufschaukeln könnten. Abweichungen können wieder aufgefangen werden. Bei Ausschöpfung aller Optimierungsmöglichkeiten kann das Angebot ohne zusätzliche Fahrzeuge gefahren werden.</p> <p>Gleichzeitig kann der Ast Bucheggplatz - Strassenverkehrsamt ebenfalls optimiert werden. Es werden auch dort weniger Reserven benötigt. Eine Reduktion der Anzahl Fahrzeuge ist vielleicht nicht möglich. Aber die Betriebsstabilität und die Pünktlichkeit können verbessert werden.</p>
	Haltung MVU
	<p>Überwiegenden Einfluss auf die Fahrzeit hat das allgemeine Verkehrsgeschehen, welches auf der Wehntalerstrasse sowie auch auf anderen Abschnitten der Linie 32 leider häufig dazu führt, dass der Fahrplan nicht eingehalten werden kann (und nicht die Fahrgäste selbst). Die Vermutung, dass mit einem dichteren Takt die Fahrzeiten im benötigten Masse beschleunigt werden können, um das Begehren fahrzeugneutral umzusetzen, weil dann weniger Fahrgäste pro Bus einsteigen, ist in der Realität nicht nachweisbar. Insofern wird bei einer Auftrennung der Linie mindesten 1 Kursfahrzeug zusätzlich benötigt, was Mehrkosten von mind. CHF 0.5 Mio. p.a. entspricht (für einen stabilen Fahrplan wird ein weiteres Kursfahrzeug = weitere CHF 0.5 Mio. p.a. zusätzlich benötigt).</p> <p>Mit einem 5'-Takt erhöht sich aufgrund der Verkehrsverhältnisse zudem das Risiko der „Kolonnenbildung“, womit ein gegenteiliger Effekt erzeugt wird als gewünscht. Wie bei Begehren 132 gezeigt, würden nebst den Fahrgästen, welche sowieso am Bucheggplatz umsteigen, auch die täglichen rund 3'000 Durchfahrer in Spitzenzeiten zum Umsteigen gezwungen werden. Mit dem erwünschten 5'-Takt ergäbe sich also die Situation, dass die Fahrgäste zur Weiterfahrt keinen Anschluss mehr haben, da der 5'-Takt Seite Holzerhud nicht zum 6'-Takt Seite Strassenverkehrsamt bzw. zum 7.5-Takt der Linie 11 passt. Dies stellt einen Widerspruch zur Forderung im Begehren 134 dar (immer gleiche Anschlüsse).</p> <p>Kurzfristig sind Busspuren geplant, um die Mängel am bestehenden Angebot zu reduzieren. Eine langfristige Lösung mit dem Tram Affoltern ist ebenfalls bereits in Planung. Für einen möglichst stabilen Betrieb ist von einer Verringerung der aktuellen Wendezeiten unbedingt abzusehen. Insofern ist das Begehren abzulehnen, da einerseits keine Verbesserung erreicht wird und andererseits erhebliche Mehrkosten entstehen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
134 VBZ	Begehren
	<p>Tramlinie Nr. 11:</p> <p>Regelmässiger und gleichbleibender 7.5-Minuten-Takt zwischen ca. 6 und 20 Uhr.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei der der S-Bahn wird der Taktfahrplan strikte eingehalten. Die Tram- und Buslinie sind Feinverteiler für die S-Bahn und sind deshalb auf deren Fahrplan auszurichten.</p> <p>Es ist eine Errungenschaft des Taktfahrplanes, dass die Abfahrtszeiten nicht ständig ändern. Der Fahrplan ist sehr gut merkbar. Die Anschlussbedingungen an den S-Bahnhöfen sind immer gleich. Für Zürich Nord ist vor allem der Bahnhof Oerlikon relevant, für das Quartier Affoltern zusätzlich der Bahnhof Affoltern.</p> <p>Der bestehende Fahrplan weicht nur um 2 Minuten von einem regelmässigen ab, wechselt aber mehrmals täglich. Das ist nicht kundenfreundlich. Als Basis soll die Linie 11 durchgehend mit einem immer gleichen Takt geplant werden.</p> <p>Für das (Rand-)Quartier Affoltern sind neben den Bahnhöfen die Anschlusshaltestellen Bucheggplatz und Regensbergbrücke in Fahrrichtung von/zum Stadtzentrum sehr wichtig. Weil das Quartier keine direkte Linie ins Stadtzentrum hat, haben guten Anschlussbedingungen einen sehr hohen Stellenwert. Auf einem regelmässigen Fahrplan der Tramlinie 11 können die Anschlüsse der Buslinien 32, 61 und 62, aufgebaut und optimiert werden.</p>

	Haltung MVU
	<p>Die starke Abhängigkeit von anderen Verkehrsteilnehmern und damit stark unterschiedliche ausgeprägte längere oder kürzere Fahrzeit je nach Tageszeit erfordert es, einen Fahrplan zu erstellen, der die jeweilige Verkehrssituation berücksichtigt. Die Einführung eines integralen Taktfahrplans ist auf dem Netz der VBZ weder zielführend noch möglich.</p> <p>Im Planungsgrundsatz ist für alle marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen des ZVVs festgehalten, dass in städtischen Gebieten die Regelmässigkeit und Pünktlichkeit gegenüber der Merkbarekeit zu priorisieren ist, da einerseits in einer sehr dichten Kursfolge gefahren wird und andererseits nur so ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet ist. Wären die Abfahrten zu allen Zeiten immer gleich, müsste das derzeit längste Fahrzeitprofil gewählt werden, was dann anstelle von 3-4 Stunden an Werktagen neu zwischen 5-1 Uhr an allen Tagen gültig wäre mit den entsprechenden Konsequenzen: Es wären erhebliche Mehrkosten zu verzeichnen (2-3stelliger Millionenbetrag p.a.) und zudem würde zu den meisten Zeiten absichtlich langsam gefahren werden müssen, um die unnötige lange Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen ausserhalb der Spitzenzeit am Abend zu verbrauchen. Im ungünstigsten Fall müssten sogar an den Haltestellen Zeiten abgewartet werden, was den Verkehrsfluss zum Teil stark beeinträchtigt.</p> <p>Trotz der unterschiedlichen Fahrzeiten tagsüber sind zahlreiche Anschlüsse im Netz der VBZ den ganzen Tag über im Fahrplan abgebildet. So beispielsweise auch der Anschluss zwischen den Linien 11 und 32 am Bucheggplatz. Zwar ändert sich die Fahrplanlage im Verlauf des Tages, jedoch ist der Anschluss immer geplant, solange die Linien im gleichen Takt fahren.</p> <p>Die Planung eines integralen Taktfahrplans in der Stadt Zürich ist somit nicht möglich. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
135 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 61/62</p> <p>Auf dem gemeinsamen Streckenteil der beiden Linien ist zwischen 6 und 20 Uhr, durchgehend und regelmässigen ein 7.5-Minuten-Takt mit immer gleichen Abfahrtszeiten anzubieten. Auf den Aussenästen in Affoltern ergibt das einen 15-Minuten-Takt. Der Fahrplan ist so auszurichten, dass auf der Linie 62 von und zum Waidhof auf jede S-Bahn S6 ein schlanker und zuverlässiger Anschluss gewährt wird.</p> <p>Während den HVZ sollen in Lastrichtung Entlastungskurse eingeführt werden, am Morgen zwischen Aspholz und Sternen Oerlikon und am Abend zwischen Sternen Oerlikon und Mühlacker. Damit wird auch die Reisezeit verkürzt.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Buslinien 61 / 62 gehören zu den am meisten verspäteten der VBZ in der Stadt Zürich. Die Busse sind in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) ausserdem überlastet. Die Busse verkehren unregelmässig und in wechselnden Takten zwischen 6 und 15 Minuten, bzw. auf den Aussenästen in Affoltern zwischen 12 und 30 Minuten. In Zürich Affoltern besteht kein Anschluss an die S-Bahnlinie S6.</p> <p>Weitere Taktverdichtungen erfordern zusätzliche Busse mit Fahrpersonal. Diese zusätzlichen Leistungen sind unwirtschaftlich und eine Finanzierung durch den ZVV ist unwahrscheinlich.</p> <p>Der Fahrplan ist so anzupassen, dass der Betrieb zuverlässiger und mit deutlich weniger Verspätungen abgewickelt werden kann. Ausserdem ist in Lastrichtung auf den kritischen Strecken in Affoltern das Platzangebot zu erhöhen.</p> <p>Dieser Fahrplan ist einfacher und kundenfreundlicher. Der Betrieb wird zuverlässiger und pünktlicher. Er kann mit weniger Fahrzeugen als der bestehende Fahrplan abgewickelt werden und ist damit kostengünstiger.</p> <p>Es ist möglich an der Regensbergbrücke sinnvolle und zuverlässige Anschlüsse von und nach Affoltern an die Tramlinie 11 stadteinwärts anzubieten.</p> <p>Ein detaillierter Bericht mit Fahrplänen wird nachgereicht.</p>

	Haltung MVU
	<p>Der aktuelle Fahrplan der Linien 61 und 62 ist einerseits auf die aktuelle Nachfrage wie auch auf die Barrierschliesszeiten (inkl. Güterverkehr) optimal ausgerichtet (eine gänzlich konfliktfreie Fahrplanlage ist nicht möglich).</p> <p>Die detaillierte Prüfung des Vorschlags zeigt, dass die Forderungen auf fehlerhaften Grundannahmen basieren. Es wird angenommen, dass die gewünschte Fahrplanoptimierung weniger Fahrzeuge benötigt als der bestehende Zustand. Leider wurde im eingereichten Fahrplan jedoch ein Kurs nicht mitgezählt (es sind nur 7 der 8 Kurse mit einer Nummer versehen), zudem wurden für die Zusatzkurse zu knappe Fahrzeiten angenommen, wodurch auch hier ein Fahrzeug mehr gebraucht wird, als angegeben. Der eingereichte Fahrplanentwurf benötigt also mindestens 2 Fahrzeuge mehr als der heutige Fahrplan.</p> <p>Wie unter Begehren 133 aufgezeigt, ist das Problem des unpünktlichen Betriebs zudem nicht von den Fahrgästen, sondern von den Verkehrsverhältnissen verursacht. Die Fahrzeiten können als nicht einfach im notwendigen Masse beschleunigt werden, dafür sind Massnahmen wie z.B. die geplanten Busspuren nötig.</p> <p>Der eingereichte Fahrplanentwurf, korrigiert um die oben gezeigten Punkte zeigt weiterhin, dass die Linie 61 während der Spitzenzeit weniger als eine Minute Wendezeit in Mühlacker und die Zusatzkurse an beiden Linienenden weniger als eine Minute Wendezeit haben. Ein stabiler Betrieb ist dadurch schon aufgrund der Barriere in Affoltern, welche vor allem auch wegen des intensiven Güterverkehrs und nicht nur wegen der halbstündlich verkehrenden S6 geschlossen ist, praktisch unmöglich. Aus verkehrsplanerischer Sicht wären somit zwei weitere Kursfahrzeuge nötig, womit insgesamt also gegenüber dem aktuellen Fahrplan 4 zusätzliche Fahrzeuge gebraucht werden, was jährlichen Zusatzkosten von CHF 1.7 Mio. entspricht.</p> <p>Die Verbesserung des S-Bahn-Anschlusses für Waidhof wäre nur auf Kosten des S-Bahn-Anschlusses für Mühlacker möglich (statt heutiger Gleichverteilung neu einseitig alle auf Waidhof ausgerichtet).</p> <p>Zur Stabilisierung wird zudem ab Dez. 2017 in der Hauptverkehrszeit am Morgen ein weiteres Kursfahrzeug eingesetzt, um die Wendezeiten zu erhöhen. Das Tiefbauamt wird im Rahmen der Beantwortung der Motion „Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neuaffoltern bis zur Endstation Holzerhurd“ (GR Nr. 2012/292) über die Umsetzungsplanung informieren. Mit dem langfristigen Ziel der Einführung des Tram Affolterns werden auch die Buslinien 61 und 62 von einem Eigentrasse profitieren, womit die Probleme gelöst werden.</p> <p>Aus all diesen Gründen ist das Begehren abzulehnen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

C.2 Begehren aus dem Raum Schwamendingen – Oerlikon

5 (alt 14 VBZ)	Begehren
	<p>Der Takt der Buslinie 94 vom Bahnhof Oerlikon nach Wallisellen, Glatt ist zu verdichten.</p> <p>Begründung: An der Überlandstrasse in Schwamendingen sind verschiedene neue Läden (Aldi, Lidl, Denner) entstanden, welche zusätzliche Personen anlocken. Zudem ist beim Zentrum Glatt das Richti Areal mit zusätzlich 1200 EinwohnerInnen und 3000 Arbeitsplätzen entstanden, welche zusätzlichen Verkehr generieren. Bereits heute ist vor allem in Spitzenzeiten der Bus 94 ausgelastet Der Bus 94 ist vielfach verspätet, der Fahrplan kann oft nicht eingehalten werden. Verspätungen von mehreren Minuten sind keine Seltenheit. Dies macht eine Taktverdichtung dringend notwendig, der heute bestehende 15 Min. Takt reicht nicht mehr aus.</p>

	Haltung MVU
	<p><i>Einschätzung VBZ im FPV 16/17</i></p> <p><i>Auf der Linie 94 ist eine stetige Zunahme der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Vor allem Montag - Freitag am Abend zwischen 17 – 18:30 Uhr und Samstag zwischen 12 und 16:30 Uhr sind die Busse sehr gut besetzt. Gemäss Frequenzauswertungen liegt jedoch noch keine Überlastsituation vor. Wir werden die Situation weiterhin genau beobachten.</i></p> <p><u>Empfehlung MVU:</u> <i>Das Begehren soll im Hinblick auf das Fahrplanverfahren 18/19 geprüft werden.</i></p> <p>Die erneute Prüfung des Begehrens zeigt, dass sich der Trend bei den Fahrgastzahlen gekehrt hat. Die Linie 94 hat 2016 gegenüber 2015 einen Nachfragerückgang von knapp 10%, es gibt weiterhin keine überlasteten Kurse. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, dass das Glattzentrum nicht mehr in der Zone 110 liegt. Eine Taktverdichtung steht somit nicht zur Diskussion, da die Mehrkosten von rund CHF 150'000 p.a. in keiner günstigen Relation zum erhofften Mehrnutzen stehen.</p> <p>Per Dez. 2018 wird zudem die Linie 787 ab Luchswiesen via Leutschenbach zum Bhf. Oerlikon verlängert, wodurch zwischen Glattzentrum und Oerlikon zusätzliche Verbindungsmöglichkeiten entstehen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK (11.5.2015)
	Wird im FPV 18/19 geprüft
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
6 (alt 15) VBZ	Begehren
	<p>Ein Anliegen möchte ich anbringen: wünschbar wäre eine „Fusion“ der Linien 787 (VBG) und 94 (VBZ), damit von der Industrie Dietlikon umsteigefrei bis Oerlikon gefahren werden kann.</p> <p>Im Wissen, dass beide Linien verspätungsanfällig sind und zur Hauptzeit mit unterschiedlichen Bustypen fahren (787 Standardbus, 94 Gelenkbus) sind als Variante folgende Punkte zu prüfen:</p> <p>Ergänzungskurse Oerlikon – Dietlikon in der Stosszeit oder an verkehrsreichen Einkaufstagen</p> <p>Zusammenlegung von 94 und 787 in den Randstunden, sofern sich daraus für die Betreiber eine Kosteneinsparnis ergibt.</p>
	Haltung MVU
	<p><i>Einschätzung VBZ im FPV 16/17</i></p> <p><i>VBZ</i></p> <p><i>Die Verknüpfung der Linien 94 und 787 ist ein interessanter Ansatz, um im Korridor Oerlikon – Glatt – Dietlikon mehr Direktverbindungen für die Fahrgäste anbieten zu können.</i></p> <p><u>Empfehlung MVU:</u> <i>Das Angebot im Korridor Oerlikon – Glatt – Dietlikon soll im Hinblick auf das Fahrplanverfahren 18/19 von VBG und VBZ überprüft werden.</i></p> <p>Per Dez. 2018 wird die Linie 787 von Luchswiesen via Leutschenbach nach Bhf. Oerlikon verlängert, das Begehren ist somit erfüllt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird per Dez. 2018 erfüllt</p>
	Haltung RVK (11.5.2015)
	Wird im FPV 18/19 geprüft
	Haltung RVK
	Das Begehren um die Linie 787 ist erfüllt. Das Begehren um die Linie 94 wird abgelehnt.

	Haltung ZVV
22.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 787 (VBG-Linie geht an VBG zur Stellungnahme)</p> <p>Tramlinie Nr. 9 S-Bahn Nr. 15 (an SBB zur Stellungnahme)</p> <p>Ich würde die Linie 787 nach Bhf. Oerlikon verlängern die Tramlinie 9 auf Glatt Verlängern und die S15 die Gleiche route wie die S14 fahren lassen.</p>
	Haltung MVU
	<p>Gegenwärtig bestehen keine Pläne, die Linien 7, 9, 11, 75 und 94 nach Wallisellen zu verlängern bzw. neue Tramlinien einzuführen (vgl. Begehren 23.1, 24, 42.2). Zurzeit bestehen weiterhin auch keine Engpässe beim Platzangebot, welche einen Ausbau und die damit verbundenen Mehrkosten rechtfertigen (Schätzung: mind. CHF 15 Mio. p.a. zusätzlich). Entsprechend ist das Begehren abzulehnen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
23.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 94 Tram Nr. 16 S-Bahn Nr. 18 (geht an SBB zur Stellungnahme)</p> <p>Die Linie 94 soll verlängert werden bis nach Bahnhof Wallisellen. Die Linie 16 fährt ab Zürich Hb nach Hirzenbach.</p> <p>Die S18 fährt von Zürich Hb nach Uster und haltet bei Wallisellen Bhf an.</p>
	Haltung MVU
	<p>Gegenwärtig bestehen keine Pläne, die Linien 7, 9, 11, 75 und 94 nach Wallisellen zu verlängern bzw. neue Tramlinien einzuführen (vgl. Begehren 22.2, 24, 42.2). Zurzeit bestehen weiterhin auch keine Engpässe beim Platzangebot, welche einen Ausbau und die damit verbundenen Mehrkosten rechtfertigen (Schätzung: mind. CHF 15 Mio. p.a. zusätzlich). Entsprechend ist das Begehren abzulehnen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
24 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 75 Tram Nr. 11</p> <p>Die Linie 75 verlängert bis nach Wallisellen, Glatt. Die Linie 11 verlängert bis nach Bhf. Stettbach</p>
	Haltung MVU
	<p>Gegenwärtig bestehen keine Pläne, die Linien 7, 9, 11, 75 und 94 nach Wallisellen zu verlängern bzw. neue Tramlinien einzuführen (vgl. Begehren 22.2, 23.1, 42.2). Zurzeit bestehen weiterhin auch keine Engpässe beim Platzangebot, welche einen Ausbau und die</p>

	damit verbundenen Mehrkosten rechtfertigen (Schätzung: mind. CHF 15 Mio. p.a. zusätzlich). Entsprechend ist das Begehren abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
42.2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 796 (geht an Stellungnahme an VBG) Tramlinie Nr. 7 Verlängern nach Auzelg <i>S-Bahn Nr. S15</i> (geht zur Stellungnahme an SBB) Die Bus Linie 796 verlängern nach Zürich Luchswiesen. Die Tram Linie 7 Verlängern nach Auzelg. Die S bahn Linie 15 nach Wallisellen Bahnhof Verlängern
	Haltung MVU
	Gegenwärtig bestehen keine Pläne, die Linien 7, 9, 11, 75 und 94 nach Wallisellen zu verlängern bzw. neue Tramlinien einzuführen (vgl. Begehren 22.2, 23.1, 24). Zurzeit bestehen weiterhin auch keine Engpässe beim Platzangebot, welche einen Ausbau und die damit verbundenen Mehrkosten rechtfertigen (Schätzung: mind. CHF 15 Mio. p.a. zusätzlich). Entsprechend ist das Begehren abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
48 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 61/62 Über Schwammendingenstrasse führen nach Affoltern Wieder einen der beiden über die Schwamendingenstrasse fahren lassen. Wir haben keine gute Verbindung Richtung Affoltern mehr. Umsteigen am Sternen Oerlikon ist mühsam und frisst viel Zeit.
	Haltung MVU
	Die Linienführungen der Linien 61 und 62 wurden im Dez. 2015 als weiterer Teilschritt der Ergebnisse des Runden Tisch Affolterns umgesetzt und entsprechen einer Mehrzahl von Kundenbedürfnissen, was zahlreiche positive Rückmeldungen und eine gestiegene Nachfrage belegen. Eine Führung einer der beiden Linien via Schwamendingenstrasse würde auf dieser ein Überangebot darstellen, hingegen würde auf der Wallisellenstrasse ein Kapazitätsengpass entstehen (weil dort dann eine Linie fehlt). Entsprechend ist das Begehren abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
76 VBZ	Begehren
	Tramlinie Nr. 7 Am Bhf. Stettbach 3 Min. früher, dann Anschluss auf S 3, S 9 und S 12

	<p>Der Takt des Tram7 (Richtung Bahnhof Stettbach) von Bahnhof Stettbach auf die S3, S9 und S12 passt nicht zusammen.</p> <p>Das Tram kommt 8.18 Uhr an und die S-Bahn fährt 8.18 Uhr bereits ab. Es bleibt also keine Zeit zum Umsteigen.</p> <p>Das Gleiche gilt für den Anschluss an die S9 und S12 bzw. zukünftig S11.</p> <p>Wenn das Tram 3 Minuten früher am Bahnhof Stettbach ankommen würde, wäre Zeit zum Umsteigen.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 7 verkehrt alle 7.5', insofern ist der Anschluss am Bhf. Stettbach also bereits heute gegeben. Eine Verschiebung der Fahrplanlage zur Reduzierung der Umsteigezeiten auf ein Minimum ist nicht zielführend, da einerseits so die Gefahr erhöht wird, dass bei Verspätungen der Anschluss nicht mehr funktioniert und andererseits am Bhf. Stettbach zahlreiche weitere S-Bahn-Abfahrten stattfinden, so dass ein optimaler Anschluss für alle Bedürfnisse nicht möglich ist. Des Weiteren muss die Fahrplanlage der Linie 7 auf die anderen Tramlinien abgestimmt werden, damit beispielsweise in der Innenstadt keine zu grossen Eigenbehinderungen stattfinden. Eine Verschiebung einer Tramlinie bedeutet in der Regel daher die Verschiebung der Fahrplanlage des gesamten Tramnetzes (wenn nicht sogar fast aller Linien im Stadtgebiet). Insofern ist das Begehren abzulehnen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen.</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

29 VBZ	Begehren
	<p>Tramlinie Nr. 8, 15 über Hottingerplatz führen</p> <p>Meine Arztpraxis (und andere Geschäfte) befinden sich am Hottingerplatz. Durch die neue Streckenführung der Linien 8 und 15 wird der Hottingerplatz weniger gut frequentiert. Damit kommt es zu einem Attraktivitätsverlust der Geschäfte am Hottingerplatz und damit zum Umsatzverlust. Mein Wunsch wäre, den Hottingerplatz alternativ weiter so gut mit ÖV zu frequentieren. Danke.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Vorhaben zu den Linien 8 und 15 entspricht der Umsetzungsplanung der Netzentwicklungsstrategie. Mit der Verlängerung der Linie 8 nach Hardturm müssen grössere Fahrzeuge eingesetzt werden, was wiederum am Klusplatz dazu führt, dass die bestehende Wendeschleife mit nur zwei Gleisen nicht mehr ausreicht, drei Tramlinien aufzunehmen. Insofern wird die Linie 15 gekürzt und die Linie 8 in Folge dessen via Kreuzplatz zum Klusplatz geführt. Eine Beibehaltung der bestehenden Linienführungen ist somit technisch nicht machbar.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
38 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 33 Verbesserung Umsteigebeziehung am Hegibachplatz auf S. 18/Tram 11</p> <p>Bushaltestelle Hegibachplatz: Es wäre von Vorteil für das Umsteigen auf die Forchbahn/Tram 11 wenn der Bus 33 Näher an der Haltestelle Hegibachplatz anhalten könnte, als jedes Mal den Bus 77 zu überholen bzw. bei dieser Doppelbushaltestelle ganz nach vorne zu fahren (Richtung Tiefenbrunnen). So verliert man für das Umsteigen wertvolle Zeit und muss manchmal rennen, um die 11/Forchbahn noch erwischen zu können. Für den Bus 77 ist es eine Anfangshaltestelle, wo der 77 länger stehen bleibt, als der Bus 33, der sofort weiterfährt.</p>
	Haltung MVU
	<p>Im Rahmen der Verlängerung der Linie 31 nach Witikon sind auch bauliche Anpassungen am Hegibachplatz geplant. Die heutige Haltestelle der Linie 33 wird dabei näher an den Hegibachplatz verlegt, die Linie 77 wird neu an die heutige Haltestelle der Linie 31 (Richtung Schlieren) verlegt. Die Linie 31 Richtung Schlieren erhält dafür eine neue Haltestelle. Das Begehren wird also demnächst erfüllt (geplant ist zurzeit bis Ende 2017).</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird erfüllt</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird erfüllt nach dem Umbau des Hegibachplatzes.
	Haltung ZVV
49 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 77 Hegibachplatz-Walder Einführung 10 Minuten-Takt</p> <p>Ich würde es begrüßen, wenn der Fahrplan so geändert würde, dass es alle 10 Minuten eine Verbindung gibt. Durch die Erweiterung der Epi-Klinik und der Eröffnung des</p>

	Altersheimen wird diese Buslinie vermehrt benützt und der Bus ist auch immer sehr gut ausgelastet.
	Haltung MVU
	Die Linie 77 verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten im 10'-Takt, zu den übrigen Zeiten im 20'-Takt. Die Fahrgastzahlen 2016 zeigen, dass es im Jahresdurchschnitt nur 2 Kurse werktags gibt, deren Auslastung höher ist als 2/3 der Sitzplatzkapazität des Standardbusses. Die Auslastung aller anderen Kurse ist entsprechend niedriger. Eine Taktverdichtung ist daher derzeit weder notwendig noch finanzierbar. Die VBZ sind in die Planungen im Gebiet Lengg einbezogen, wodurch sichergestellt ist, dass das Angebot auf den Linien der VBZ zum gegebenen Zeitpunkt angepasst wird. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
87.1/ 87.2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 77 Takt kürzer als 20 Minuten, am Sonntag erste Fahrt vor 09.00 Uhr Es wäre wünschenswert, wenn die Linie 77 tagsüber mehr fahren würde (nicht nur alle 20 Minuten) und vor allem, dass am Sonntag nicht erst ab 9.00 Uhr gefahren wird, sondern früher. Die Linie 77 bedient eine grosse Anzahl Bewohnerinnen und Bewohner und auch die EPI-Klinik.
	Haltung MVU
	Die Linie 77 verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten im 10'-Takt, zu den übrigen Zeiten im 20'-Takt. Die Fahrgastzahlen 2016 zeigen, dass es im Jahresdurchschnitt nur 2 Kurse werktags gibt, deren Auslastung höher ist als 2/3 der Sitzplatzkapazität des Standardbusses. Die Auslastung aller anderen Kurse ist entsprechend niedriger. Eine Taktverdichtung ist daher derzeit weder notwendig noch finanzierbar. Der aktuelle Betriebsbeginn am Samstag ist eine Stunde später, am Sonntag drei Stunden später als werktags und somit ähnlich zu vergleichbaren Linien. Die aktuell ersten Kurse sind mit durchschnittlich 2-5 Personen besetzt, womit das Potential für weitere Kurse als eher niedrig einzuschätzen ist. Die VBZ sind in die Planungen im Gebiet Lengg einbezogen, wodurch sichergestellt ist, dass das Angebot auf den Linien der VBZ zum gegebenen Zeitpunkt angepasst wird. Eine allfällige Ausweitung der Betriebszeiten soll auf diesen Zeitpunkt hin erneut geprüft werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen (Taktverdichtung), Erneute Prüfung im Rahmen der Angebotsentwicklung Lengg (Betriebszeiten, Umsetzung offen)
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Begehren wird im Rahmen der Angebotsentwicklung Lengg erneut geprüft.
	Haltung ZVV
114.1 /114. 2 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 77 Fahrfrequenz des Buses erhöhen, auf ganztags alle 10 Minuten, Sa/So soll erste Abfahrt früher erfolgen. Begründung: Neubauten, Sportanlagen, Altersheime, Epiklinik etc. führen zu starken Benutzungen des Buses 77. Am Wochenende wäre es sicherlich auch sinnvoll, dass der Bus am Morgen früher starten würde. Es kommt oft vor, dass man an einem Wochenende

	eine Reise unternehmen möchte, und mit diesen bisherigen Startzeiten am Morgen, ist es nicht möglich, einen Zug im HB zu erreichen.
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 77 verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten im 10'-Takt, zu den übrigen Zeiten im 20'-Takt. Die Fahrgastzahlen 2016 zeigen, dass es im Jahresdurchschnitt nur 2 Kurse werktags gibt, deren Auslastung höher ist als 2/3 der Sitzplatzkapazität des Standardbusses. Die Auslastung aller anderen Kurse ist entsprechend niedriger. Eine Taktverdichtung ist daher derzeit weder notwendig noch finanzierbar.</p> <p>Der aktuelle Betriebsbeginn am Samstag ist eine Stunde später, am Sonntag drei Stunden später als werktags und somit ähnlich zu vergleichbaren Linien. Die aktuell ersten Kurse sind mit durchschnittlich 2-5 Personen besetzt, womit das Potential für weitere Kurse als eher niedrig einzuschätzen ist.</p> <p>Die VBZ sind in die Planungen im Gebiet Lengg einbezogen, wodurch sichergestellt ist, dass das Angebot auf den Linien der VBZ zum gegebenen Zeitpunkt angepasst wird. Eine allfällige Ausweitung der Betriebszeiten soll auf diesen Zeitpunkt hin erneut geprüft werden.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen (Taktverdichtung), Erneute Prüfung im Rahmen der Angebotsentwicklung Lengg (Betriebszeiten, Umsetzung offen)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren um Taktverdichtung wird abgelehnt. Das Begehren wird im Rahmen der Angebotsentwicklung Lengg erneut geprüft.
	Haltung ZVV
136 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 31 / 77</p> <p>Verbesserung der Anschlüsse Bus 31 auf 77 abends</p> <p><i>Tramlinie Nr. 11:</i> Verbesserung der Anschlüsse auf Bus 77 (77 soll bis 3 M. warten)</p> <p>Trotz verschiedenster Eingaben in den vergangenen Jahren ist die Umsteigebeziehung am Hegibachplatz zwischen den stadtauswärts eintreffenden Linien 11 und 31 zur Buslinie 77 während des 20-Min.-Taktes (dies insbesondere abends) nach wie vor unbefriedigend. Anschlüsse werden - wenn überhaupt - nur sporadisch abgewartet! Aus diesem Grunde sollen die neuen Fahrpläne, die nach dem Entwurf keine Besserung versprechen, derart aufeinander abgestimmt werden, dass die Anschlüsse ab den Linien 11 und 31 abgestimmt werden, dass die Anschlüsse zur Linie 77 sichergestellt sind und allfällige Verspätungen bis zu drei Minuten abgewartet werden. Der betreffende Hinweis in Bus 77 "wartet Anschluss ab" besteht zwar seit einiger Zeit, wird aber leider nur selten eingesetzt.</p> <p>Gemäss Fahrplanentwurf würde die Linie 31 abends künftig jeweils genau 1 Minute nach Abfahrt der Linie 77 eintreffen, was unhaltbar ist.</p> <p>Als einer der vielen Benützer der Linie 77 bitte ich Sie, die erwähnten Unzulänglichkeiten zu beseitigen und den Fahrplan entsprechend zu korrigieren.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Begehren wurde bereits mehrfach an die VBZ herangetragen und muss erneut abgelehnt werden, da es mathematisch unmöglich ist, jederzeit einen optimalen Anschluss zwischen der Linie 77 und den Linien 11 und 31 anzubieten. Die Linie 77 verkehrt im 10'/20'-Takt, die Linien 11 und 31 im 7.5'/10'/15'-Takt. Insofern gibt es immer Zeiten, wo die beiden Taktsysteme nicht zueinander passen. Der jederzeit optimale Anschluss schon nur zwischen der Linie 11 und 77 ist nicht möglich, entsprechend kann nicht gleichzeitig auch noch zur Linie 31 ein idealer Übergang erreicht werden. Weiterhin sind mit den Linien 33 und S18 zusätzliche Fahrsmöglichkeiten gegeben, so dass mit der Fahrplanauskunft immer der aktuell beste Weg ausgegeben wird.</p> <p>Langfristig ist mit der Entwicklung im Quartier Lengg eine Überführung der Linie 77 ins 7.5'/15'-Taktraster geplant, wodurch die Umsteigemöglichkeiten verbessert werden können (vorbehältlich entsprechender finanzieller Mittel im jeweiligen Fahrplanverfahren).</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>

	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Begehren wird im Rahmen der Angebotsentwicklung Lengg erneut geprüft.
	Haltung ZVV
137 VBZ	Begehren
	<p>Tramlinie Nr. 15 (sinngemäss) Verzicht auf Verkürzung der Linie</p> <p>Die Tramlinie Nr. 15 soll neu am Bellevue enden. Damit geht die direkte Verbindung vom Römerhof / Kreuzplatz an den Limmatquai, sowie Schaffhauser- und Bucheggplatz verloren. Dies verlängert die Reisezeit und zwingt zum Umsteigen, was für Personen mit eingeschränkter Mobilität sehr schlecht ist.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Vorhaben zu den Linien 8 und 15 entspricht der Umsetzungsplanung der Netzentwicklungsstrategie. Mit der Verlängerung der Linie 8 nach Hardturm müssen grössere Fahrzeuge eingesetzt werden, was wiederum am Klusplatz dazu führt, dass die bestehende Wendeschleife mit nur zwei Gleisen nicht mehr ausreicht, drei Tramlinien aufzunehmen. Insofern wird die Linie 15 gekürzt und die Linie 8 in Folge dessen via Kreuzplatz zum Klusplatz geführt. Eine Beibehaltung der bestehenden Linienführungen ist somit technisch nicht machbar.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

- E Diverse Begehren
- E.1 Bessere Anschlüsse / Umsteigebeziehungen

9.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 72 <i>Tramlinie Nr. 5, 8, 13</i> [...] Bessere Umsteig-Möglichkeiten zwischen den Linien 72 und 13 bei Sihlcity Nord am Abend / Sonntag. Bessere Umsteig-Möglichkeiten zwischen den Linien 8 und 13 bei der Stockerstrasse!! (wenn man vom Stauffacher mit dem 8er kommt, läuft mir persönlich den 13er einfach immer vor der Nase....</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Netz der VBZ ist an zahlreichen Punkten aufeinander abgestimmt. Aufgrund dessen sowie beispielsweise auch wegen unterschiedlichen Taktdichten der Linien ist es praktisch unmöglich, an jedem Ort jede Umsteigebeziehung mit einer idealen Übergangszeit anzubieten. Das Begehren ist somit abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
30 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 161/165 Anschluss auf Tramlinie Nr. 11 am Bürkliplatz Am Bürkliplatz mit der 161 oder 165 angekommen, rennt jeweils die Hälfte aller Passagiere auf die 11, Haltestelle Börsenstrasse Fahrtrichtung Bahnhofstrasse. Wer nicht rennen kann aus gesundheitlichen Gründen wie ich, schafft den Anschluss nie, obschon er laut Fahrplanauskunft oft gegeben wäre. Dieser Anschluss wäre ein Bedürfnis.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Netz der VBZ ist an zahlreichen Punkten aufeinander abgestimmt. Aufgrund dessen sowie beispielsweise auch wegen unterschiedlichen Taktdichten der Linien ist es praktisch unmöglich, an jedem Ort jede Umsteigebeziehung mit einer idealen Übergangszeit anzubieten. Leider sind die Fahrzeuge der Linien 161/165 kurz vor Erreichen des Bürkliplatzes teils recht unterschiedlich dem Verkehr ausgesetzt, weshalb die Busse verspätet eintreffen. Eine entsprechende Fahrzeitkorrektur ist vorgesehen. Das Begehren ist somit abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
39.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. [...] Verbesserung Anschluss an Linien 80/69 Sehr geehrte Damen und Herren [...] weil die Anschlüsse 80er/69er nicht aufeinander abgestimmt sind, was zu langen Wartezeiten führt.</p>

	Haltung MVU
	Das Netz der VBZ ist an zahlreichen Punkten aufeinander abgestimmt. Aufgrund dessen sowie beispielsweise auch wegen unterschiedlichen Taktdichten der Linien ist es praktisch unmöglich, an jedem Ort jede Umsteigebeziehung mit einer idealen Übergangszeit anzubieten. Das Begehren ist somit abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
70 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 32 Verbesserung Anschluss auf Tram Nr. 9 am Goldbrunnenplatz Der Anschluss auf die Tramlinie 9 Richtung Hirzenbach ist sehr schlecht. Beispiel Mo - Fr: Ankunft Goldbrunnenplatz 07.19h, Abfahrt Linie 9 um 07.19h (Nächste Abfahrt 07.27, damit ein Zeitverlust von 8 Minuten). Beispiel Sa: Ankunft Goldbrunnenplatz 07.52h, Abfahrt Linie 9 um 08.00h (Zeitverlust ebenfalls 8 Minuten). Wäre schön, wenn man beim Umsteigen nicht so viel Zeit verlieren würde. Der Bus fährt am Wochenende morgens auch nur alle 10 bzw. 15 Minuten.
	Haltung MVU
	Das Netz der VBZ ist an zahlreichen Punkten aufeinander abgestimmt. Aufgrund dessen sowie beispielsweise auch wegen unterschiedlichen Taktdichten der Linien ist es praktisch unmöglich, an jedem Ort jede Umsteigebeziehung mit einer idealen Übergangszeit anzubieten. Am Goldbrunnenplatz verkehrt zudem auch die Linie 14, welche wiederum am Stauffacher Anschluss auf die Linie 2 hat, womit das Warten auf den nächsten 9er nicht unbedingt erforderlich wäre. Das Begehren ist somit abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
131.2 VBZ	Begehren
	Buslinien Nr. [...] Bessere Abstimmung auf Tram 7, nach 20 Uhr und So. Vorm. [...] Der QV Grüt-Park-Dietlimoos-Moos, Adliswil an der Grenze zur Stadt Zürich gelegen ersucht die Stadt Zürich übergreifend mit Adliswil die vorstehenden Vorschläge zu prüfen. Eine bessere Anbindung dieses Quartiers ist erwünscht und im Hinblick auf die geplante Überbauung Dietlimoos-Moos (zusätzliche 2000 Bewohnerinnen und Bewohner bis 2020) auch notwendig. Das Quartier nahe Wollishofen und unterhalb des Spitals Kilchberg gelegen ist schlecht an die verschiedenen Verkehrsknoten (Wollishofen) und Bahnhöfe (Kilchberg, Adliswil) sowie seit 2010 nicht mehr an Bürkliplatz angebunden.
	Haltung MVU
	Das Netz der VBZ ist an zahlreichen Punkten aufeinander abgestimmt. Aufgrund dessen sowie beispielsweise auch wegen unterschiedlichen Taktdichten der Linien ist es praktisch unmöglich, an jedem Ort jede Umsteigebeziehung mit einer idealen Übergangszeit anzubieten. Das Begehren ist somit abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.

	Haltung ZVV

31 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 69 Kapazitätsausbau Taktverdichtung am Samstag tagsüber auf 7/8 Min. statt nur alle 15 Minuten. Planmässiger Einsatz von Gelenkbussen statt 2-achsigen Bussen. Gelenkbusse sollten zwingend bei einem 15 Minuten-Takt eingesetzt werden. Begründung: Touristen -meist in kleinen Gruppen-, neue ETH - Wohnungen, zusätzliche Wohnungen entlang der Emil-Klöti-Str. Kinderwagen und Passagiere mit Rollatoren und Rollkoffern kommen sich immer öfters ins Gehege bei nur einer nutzbaren Tür.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 69 verkehrt am Samstag im 15'-Takt und am Sonntag im 10'-Takt, um entsprechend der Nachfrage und der Kompatibilität zum Tramanschluss am Bucheggplatz/Milchbuck möglichst wirtschaftlich betrieben werden zu können. Der Missstand ist bekannt, zurzeit stehen dafür jedoch keine finanziellen Mittel zur Verfügung (Taktverdichtung mind. CHF 175'000 p.a., Gelenkbuseinsatz mind. CHF 35'000 p.a.). Die Entwicklung wird weiter beobachtet und entsprechend der finanziellen Möglichkeiten soll ein Ausbau am Samstag forciert werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
39.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 69 Taktverdichtung Sa. + So., [...] Sehr geehrte Damen und Herren Ich würde mich über einen dichteren Fahrplan an den Wochenenden freuen (besonders Samstag), [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Linie 69 verkehrt am Samstag im 15'-Takt und am Sonntag im 10'-Takt, um entsprechend der Nachfrage und der Kompatibilität zum Tramanschluss am Bucheggplatz/Milchbuck möglichst wirtschaftlich betrieben werden zu können. Der Missstand ist bekannt, zurzeit stehen dafür jedoch keine finanziellen Mittel zur Verfügung (Taktverdichtung mind. CHF 175'000 p.a., Gelenkbuseinsatz mind. CHF 35'000 p.a.). Die Entwicklung wird weiter beobachtet und entsprechend der finanziellen Möglichkeiten soll ein Ausbau am Samstag forciert werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
131.1 VBZ	Begehren
	<p>Buslinien Nr. 184 und 185: Viertelstundentakt mindestens zur HVZ oder 20-Minutentakt mindestens zur HVZ oder zusätzlicher Kurs „kleine Rundfahrt“ Wollishofen – Dangelstr.Ahornweg-Krone-Grüt-Wollishofen [...] Der QV Grüt-Park-Dietlimoos-Moos, Adliswil an der Grenze zur Stadt Zürich gelegen ersucht die Stadt Zürich übergreifend mit Adliswil die vorstehenden Vorschläge zu prüfen. Eine bessere Anbindung dieses Quartiers ist erwünscht und im Hinblick auf die geplante</p>

	Überbauung Dietlimoos-Moos (zusätzliche 2000 Bewohnerinnen und Bewohner bis 2020) auch notwendig. Das Quartier nahe Wollishofen und unterhalb des Spitals Kilchberg gelegen ist schlecht an die verschiedenen Verkehrsknoten (Wollishofen) und Bahnhöfe (Kilchberg, Adliswil) sowie seit 2010 nicht mehr an Bürkliplatz angebunden.
	Haltung MVU
	<p>Aus Sicht Stadt Zürich besteht auf den Linien derzeit kein Handlungsbedarf. Das Begehren wird an der RVK Zimmerberg bereits seit mehreren Jahren behandelt und wurde bislang immer abgelehnt, da die erforderliche Nachfrage für weitere Ausbauten noch nicht erreicht ist. Selbstverständlich wird die Entwicklung laufend verfolgt und abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender finanzieller Mittel werden Angebotsausbauten in den folgenden Fahrplanverfahren beantragt.</p> <p>Das Gebiet wird zurzeit ganztags im 15'-Takt bedient (2 Achsen mit je 30'-Takt) und ab Dez. 2018 werden die Linien 184/185 zum Bhf. Wollishofen verlängert, womit die Attraktivität bereits gesteigert wird.</p> <p>Die Stadt Adliswil wird das Begehren zur Ablehnung an der RVK Zimmerberg beantragen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

15 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 80 Verzögerung des letzten Kurses der Linie 80 Richtung Triemli um 5 Minuten, um im Bahnhof Altstetten die Abnahme der letzten S-Bahn von Zürich HB (S5 an um 00:44) zu gewährleisten (aktuelle Abfahrt Linie 80 um 00:43). Die zweitletzte S-Bahn von Zürich HB ist die S12 (Ankunft in Zürich Altstetten um 00:20, d.h. bereits 24 Minuten früher).
	Haltung MVU
	Die angesprochene Fahrt ist bereits heute sehr schwach ausgelastet. Eine Verzögerung resp. zusätzliche Standzeit von 5' am Bhf. Altstetten wäre für die durchfahrenden Fahrgäste eine Zumutung. Insofern müsste ein weiterer Kurs bis Triemli geführt werden, dessen Nutzen als sehr gering eingeschätzt wird und ausserdem zusätzliche Kosten von mind. CHF 65'000 p.a. verursacht. Das Begehren ist demnach abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
16 VBZ	Begehren
	Tramlinie Nr. 14 Verlängerung der Betriebszeit der Tramlinie 14 Richtung Triemli um einen Kurs (Bahnhofplatz/HB ab 00:43), um die Abnahme des letzten Intercitys aus Genf-Bern-Olten (bzw. des korrespondierenden Anschlusses aus Basel SBB) zu gewährleisten.
	Haltung MVU
	Zurzeit stehen dafür keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Das Begehren soll im folgenden Fahrplanverfahren erneut geprüft werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV
17 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 33 Verlängerung der Betriebszeit der Buslinie 33 Richtung Triemli um einen Kurs (Bahnhof Hardbrücke ab 00:42), um die Abnahme der letzten S7 aus Winterthur und des RE aus Olten zu gewährleisten
	Haltung MVU
	Zurzeit stehen dafür keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Das Begehren soll im folgenden Fahrplanverfahren erneut geprüft werden. <u>Empfehlung VBZ:</u> Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2020/2021
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt. Das Anliegen wird im FPV 2020/2021 geprüft.
	Haltung ZVV

35 VBZ	Begehren
	<p>Seilbahn Rigiblick</p> <p>Verbesserung Anschluss auf Tram Linie 10 um 05.25</p> <p>Die Seilbahn Rigiblick fährt bisher am frühen Morgen ab 05.20 Uhr. Um 05.25 Uhr fahren ab der Haltestelle Seilbahn Rigiblick je ein Kurs der Linie 10 zum HB und zum Flughafen. Wenn die Seilbahn an nur einer einzigen Haltestelle hält, funktioniert der Anschluss auf die beiden Tramkurse. Sobald sie jedoch an 2 oder 3 Haltestellen unterwegs hält, verpasst man den Anschluss an die Linie 10, umso mehr als am frühen Morgen die Tramkurse (nach wiederholter eigener Beobachtung öfter 1 bis sogar 2 Minuten vor der Fahrplan-Sollzeit abfahren wegen des schwachen Verkehrs. Man verpasst dann u.U. seinen Zug am HB oder seinen Flug oder Zug am Flughafen. VORSCHLAG: Könnte man die Seilbahn bereits um 05.15 Uhr in Betrieb nehmen? Dies würde wohl nur eine kleine Umstellung einer Automatik bedingen du keine Kosten verursachen, da nicht anzunehmen ist, dass die Seilbahn deshalb mehr Fahrten machen würde.</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Begehren ist berechtigt und soll deshalb in erweiterter Form umgesetzt werden: Der Liftbetrieb beginnt neu um 5 Uhr, dadurch wird nicht nur der gewünschte Anschluss sichergestellt, sondern auch die erste Fahrt der Linie 10 Richtung Flughafen sowie eine weitere frühere Fahrt Richtung HB können erreicht werden. Der Quartierverein Oberstrass unterstützt das Begehren.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen (Umsetzung Dez. 2017)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird in erweiterter Form (Abfahrt 05.00 Uhr) unterstützt.
	Haltung ZVV
113 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 46</p> <p>Zusätzlicher Spätkurs täglich mit Abfahrt um 00:39 ab Bahnhofquai bis Rosengartenstrasse, anschliessend Fahrt ins Depot.</p> <p>Begründung: Letzte Fahrt um 00:24 nach Wipkingen ist vergleichsweise sehr früh, auch die letzte S24 fährt bereits um 00:14. FV-Züge aus Basel (HB an 00:24), Aarau (HB an 00:22) oder Luzern (HB an 00:25) können nicht mehr abgenommen werden. Der zusätzliche Spätkurs würde am Wochenende auch das „Loch“ füllen, welches zwischen der letzten Abfahrt des 46ers und den ersten Abfahrten der Nachtbusse (kurz nach 1 Uhr) besteht.</p> <p>Das Tram 13 (letzte Abfahrt 00:30 ab Bahnhofquai) ist kein adäquater Ersatz, da dieses nicht ins Zentrum von Wipkingen fährt und das Quartier nur streift.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Überprüfung zeigt, dass der aktuell letzte Kurs So-Do mit durchschnittlich 15 Personen, am Fr und Sa mit >40 Personen besetzt ist. Das Potential für einen weiteren Kurs ist aus Sicht VBZ damit gegeben. Entgegen der Forderung im Begehren soll der Kurs jedoch bis Rütihof verkehren, da von den aktuellen Kursen rund 75% der Fahrgäste noch nach dem Meierhofplatz im Bus sitzen. Damit wird die Späterschliessung des Quartiers Rütihof deutlich verbessert. Es entstehen dadurch Mehrkosten von CHF 50'000 p.a.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren annehmen (Umsetzung Dez. 2018)</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird in erweiterter Form (Fahrt bis Rütihof) unterstützt.
	Haltung ZVV

20 VBZ	Begehren
	Tramlinie Nrn. 2 und 3 Bitte häufiger Niederflur
	Haltung MVU
	Das Niederflurkonzept der VBZ (mind. jeder zweite Kurs niederflurig) weist eine Erfüllungsquote von 97.1% auf. Trotzdem können gelegentlich auftretende Störungen dazu führen, dass der geplante Einsatz durcheinander gerät und so ausnahmsweise mal 2 oder 3 Fahrten aufeinander folgen, welche mit Hochflurtrams bestückt sind. Die VBZ sind wann immer möglich bemüht, die Ordnung so schnell wie möglich wiederherzustellen. Mit der Beschaffung der neuen Tramgeneration wird der Bestand an Niederflurfahrzeugen mittelfristig erhöht, wodurch sich auch der Anteil niederfluriger Fahrten immer weiter erhöhen wird. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird in den kommenden Jahren erfüllt
	Haltung RVK
	Das Begehren ist erfüllt.
	Haltung ZVV
55 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 768 ab Seebach (Stellungnahme VBG) Niederflurbusse einsetzen <i>Tramlinie Nr. 14</i> ab Seebach (jedes 2. Tram Niederflur stimmt nicht) Ich bin im Rollstuhl und beide Linien in Richtung Oerlikon die Rollstuhlgängig wären, fahren zur gleichen Zeit weg. Könnte man sie nicht so platzieren, dass wenigstens eine Linie rollstuhlgängig wäre. Ich finde Seebach wird schlecht mit Niederflur bedient. Trotz GA muss ich oft selber zum Bhf. Oe fahren, was viel mehr Zeit und Aufwand bedeutet.
	Haltung MVU
	Das Niederflurkonzept der VBZ (mind. jeder zweite Kurs niederflurig) weist eine Erfüllungsquote von 97.1% auf. Trotzdem können gelegentlich auftretende Störungen dazu führen, dass der geplante Einsatz durcheinander gerät und so ausnahmsweise mal 2 oder 3 Fahrten aufeinander folgen, welche mit Hochflurtrams bestückt sind. Die VBZ sind wann immer möglich bemüht, die Ordnung so schnell wie möglich wiederherzustellen. Mit der Beschaffung der neuen Tramgeneration wird der Bestand an Niederflurfahrzeugen mittelfristig erhöht, wodurch sich auch der Anteil niederfluriger Fahrten immer weiter erhöhen wird. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird in den kommenden Jahren erfüllt
	Haltung RVK
	Das Begehren ist erfüllt.
	Haltung ZVV

118 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 39 Neu Wochentags: 8 - 20 Uhr, Wochenenden: 9 - 20 Uh Anpassung der Betriebszeiten der Buslinie 39 in den Randstunden. Die Fahrgastzahlen sind in diesen Zeiten nur sehr gering bis gar keine! Die Abdeckung des Quartiers kann wären diesen Stunden über die bestehenden Tramlinien und die Seilbahn Rigiblick gewährleistet werden.</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Quartiervereine Oberstrass und Fluntern stehen hinter dem Betrieb der Linie 39. Es gibt keine Fahrt, welche im Streckenverlauf nicht mindestens über einen Teil des Linienwegs mit Fahrgästen besetzt ist. Täglich profitieren fast 400 Fahrgäste von einem Linienbetrieb. Entsprechend ist das Begehren abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
123 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 39 Linie aufheben oder nur zw. 08.00 und 20.00 Uhr betreiben Aus wirtschaftlichen Gründen wäre es sinnvoll, diese Linie, welche im jährlichen Durchschnitt 5 Personen pro Tag befördert aufzuheben oder wenigstens die vielen Leerfahrten vor 08 Uhr und nach 20 Uhr einzustellen</p>
	Haltung MVU
	<p>Die Quartiervereine Oberstrass und Fluntern stehen hinter dem Betrieb der Linie 39. Es gibt keine Fahrt, welche im Streckenverlauf nicht mindestens über einen Teil des Linienwegs mit Fahrgästen besetzt ist. Täglich profitieren fast 400 Fahrgäste von einem Linienbetrieb. Entsprechend ist das Begehren abzulehnen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

4 (alt 11) VBZ	Begehren
	<p>Petition für die uneingeschränkte Beibehaltung der Tramlinie 17</p> <p>Die örtlichen Vereine haben sich mehrfach gegenüber VBZ/ZVV, Stadt und Kanton Zürich gegen die geplante Aufhebung der Tramlinie 17 ausgesprochen. Auch konkrete Vorschläge wurden unterbreitet, wie die Quartiere Grünau, Am Wasser und Breitenstein weiterhin an das Quartierzentrum Limmatplatz und den Hauptbahnhof direkt angebunden bleiben und gleichzeitig der Bahnhof Hardbrücke eine Anbindung an das Tramnetz erhält. Sogar eine Studie der VBZ belegt, dass es eine effizientere Linienführung gibt, die neben den Pendler/innen zudem auch die Quartierbevölkerung berücksichtigt. Trotzdem kommt die ZVV dem berechtigten Anliegen der Wohnbevölkerung nicht nach.</p> <p>Die Unterzeichnenden fordern hiermit den Stadtrat von Zürich auf, dafür zu sorgen, dass die Tramlinie 17 auch weiterhin ganztäglich verkehrt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Quartiere Grünau, Am Wasser/Breitenstein und Hardturm dürfen nicht vom Hauptbahnhof (HB) abgeschnitten werden. 2. Das Quartierzentrum Limmatplatz darf nicht kaputt gemacht werden. 3. Die Stadt soll sich auch um die Quartierbevölkerung und nicht nur um die Pendler kümmern. 4. Kein Abbau des Service public 5. Die Erreichbarkeit des Limmatraums als Naherholungsgebiet wird erschwert.
	<p>Haltung MVU</p>
	<p><i>Einschätzung VBZ im FPV 16/17</i></p> <p><i>Das Begehren soll im Hinblick auf das Fahrplanverfahren 18/19 geprüft werden.</i></p> <p>Das Angebot auf der Linie 17 bleibt auch nach Einführung der Linie 8 bis Hardturm unverändert. Das Anliegen der IG Hardturmquartier ist damit vollumfänglich erfüllt.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren wird per Dez. 2017 erfüllt.</p>
	<p>Petition Haltung STR Antwort Petition</p>
	<p>STRB 916/2014</p> <p>Der Stadtrat wird sich beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) dafür einsetzen, dass mit der Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke im Dezember 2017 in Zürich-West das erweiterte Angebotskonzept, mit ganztägiger Führung der Tramlinie 17 zwischen Hauptbahnhof und Werdhölzli, genehmigt wird. Der Stadtrat vertritt die Haltung, dass der Mehraufwand angesichts der Fahrgastzunahmen, die gemäss den Prognosen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich im Raum Zürich-West in den kommenden Jahren zu erwarten sind, zu vertreten ist, und dass das Kosten-/Nutzenverhältnis des öffentlichen Verkehrs im Raum Zürich-West damit wahrnehmbar gesteigert werden kann. Deshalb richtet der Stadtrat parallel zu dieser Petitionsantwort ein Schreiben an Regierungsrat Ernst Stocker, Volkswirtschaftsdirektor, Präsident des Verkehrsrats des ZVV, in welchem er seine Unterstützung für die gewünschte Linienführung kundtut. Darüber hinaus wird der Stadtrat das Anliegen im Rahmen des Fahrplanverfahrens in der Regionalen Verkehrskonferenz der Stadt Zürich (RVK) einbringen</p>
	<p>Haltung RVK (11.5.2015)</p>
	<p>Wird im FPV 18/19 geprüft.</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Das Begehren ist erfüllt.</p>
	<p>Haltung ZVV</p>

9.2 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 72 Tramlinie Nr. 5, 8, 13</p> <p>Allgemein dort wo mehrere Linien die gleiche Strecken fahren, versuchen den Takt zu verbessern. Zum Beispiel eben zwischen Laubegg (Albisgütli) und Enge, wo die Trams häufig aufeinander folgen... (das bringt den Fahrern nichts). Das ist nur ein Beispiel aber die Gleiche Situation habe ich bei anderen Strecken gemerkt (beim Neumarkt wo der 3er und der 31er Bus fast gleichzeitig fahren...)</p> <p>Allgemein Massnahmen treffen um den Tramverkehr in der Innenstadt flüssiger zu machen! Ich habe an einem normalen Samstag 14 Minuten gebraucht vom Rennweg nach Stadelhofen mit dem 11-er Tram! Bürkliplatz und Quaibrücke sind eine unmögliche Strecke... Häufig bleibt man Minutenlang einfach stehend. Man könnte vielleicht die überflüssige Haltestelle Börsenstrasse aufheben, das würde schon etwas helfen.</p> <p>Ich weiss, Haltestellen, die "zu nah" sind, sind immer wieder ein Thema, aber ich habe noch einen Tipp für die Linie 5: [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Das Netz der VBZ ist an zahlreichen Punkten aufeinander abgestimmt. Aufgrund dessen sowie beispielsweise auch wegen unterschiedlichen Taktdichten der Linien ist es praktisch unmöglich, auf jedem Streckenverlauf, wo mehrere Linien verkehren, eine optimale Verteilung zueinander zu erreichen.</p> <p>Weiterhin geniesst der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich bereits vielerorts Priorität, eine weitere Priorisierung scheitert i.d.R. an den unzureichenden Platzverhältnissen, welche in der Stadt Zürich vorhanden sind. Das Begehren ist somit abzulehnen.</p> <p><u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen</p>
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
9.3 VBZ	Begehren
	<p>Buslinie Nr. 72 Tramlinie Nr. 5, 8, 13 [...]</p> <p>Der Name "Bahnhof Enge / Bederstrasse" sollte man streichen und einfach die Haltestelle "Bahnhof Enge" nennen. Für die Linien 13/17 macht es Sinn und die Linie 5 könnte Richtung Fluntern NUR bei der Haltestelle "ex-Bederstrasse" stoppen (neu einfach "Bahnhof Enge") und Richtung Laubegg NUR bei der Haltestelle beim Tessinerplatz. Dass der Tram bei beiden stoppt ist total überflüssig und verlangsamt nur die Fahrt! So könnte man die Situation vereinfachen und den Bahnhof bestens bedienen. Die Tramfahrer der Linie 5 hätten die Möglichkeit schnell und unkompliziert durch die Bahnhofspassage umzusteigen und schnell auf Ihrer S-Bahn zu kommen! [...]</p>
	Haltung MVU
	<p>Zwischen den Haltestellen „Bhf. Enge/Bederstrasse“ und „Bhf. Enge“ besteht keine Sichtverbindung, weshalb ein gleichlautender Name besonders für ortsunkundige Personen verwirrend wäre. Weiterhin hätte auch die Aufhebung des Halts der Linie 5 an der Haltestelle Bhf. Enge überwiegend Nachteile:</p> <p>Die Fahrzeit wird dadurch kaum beschleunigt Das Umsteigen zwischen den Linien 5 und 7 oder 13/17 wird unnötig verschlechtert Das Umsteigen von/zur S-Bahn wird unnötig verschlechtert Abends und sonntags wendet die Linie 5 am Bhf. Enge und müsste die Haltestelle weiterhin bedienen Das Begehren ist somit abzulehnen.</p>

	<u>Empfehlung VBZ</u> : Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
33 VBZ	Begehren
	Buslinie Nr. 83 neue Linienführung über ETH statt Milchbuck, kürzerer Takt Führung von Bucheggplatz nach ETH statt Milchbuck. Ein bis zwei zusätzliche Kurs dafür entfällt die Verstärkung der Linie 69 während den Semestern. Direkte Verbindung ETH-Waidspital-Bahnhof Hardbrücke-Albisriederplatz in den HVZ. Bucheggplatz-Milchbuck ist mit zwei Buslinien schon gut bedient.
	Haltung MVU
	Die Planungen im Vorfeld der Einführung der Linie 83 haben eindeutig gezeigt, dass die gewünschte Entlastungswirkung für die Linie 72 nur erreicht werden kann, wenn die Linie 83 bis Milchbuck verkehrt. Die Fahrgastzahlen 2016 bestätigen diese Planung, da die Linie 72 deutlich weniger überlastet ist (teilweise keine Überlastung mehr) als vor der Linie 83. Insofern ist die aktuelle Linienführung richtig. Weiterhin verkehren die Zusatzkurse der Linie 69 nur zu bestimmten Zeiten, in allen übrigen Zeiten würde die Linie Richtung ETH umgeleitet ein Überangebot darstellen. <u>Empfehlung VBZ</u> : Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV
43/45 VBZ	Begehren
	Tramlinie Nr. 6 neu ab Stockerstrasse über Stauffacher bis Letzigrund führen <i>Tramlinie Nr. 17</i> neu ganztags bis Bhf. Enge, Ausnahme HVZ, dann bis Albisgüetli Nach der Erstellung der neuen Haltestelle Stauffacher (für die Nr. 8) könnte der 6er ab Stockerstrasse über Stauffacher, Albisriederplatz bis Letzigrund (und wenn zu knapp zum Wenden bis VBZ Zentrum bei der Lueggwegstrasse) fahren. Damit wäre eine Entlastung der stark frequentierten Verbindung Albisriederplatz Stauffacher Paradeplatz ohne bauliche Massnahmen möglich (Tram Nr. 17 könnte neu den ganzen Tag bis Bahnhof Enge fahren und in Stosszeiten wie bisher ins Albisgüetli)
	Haltung MVU
	Der Bedarf einer zusätzlichen Linie zwischen Hauptbahnhof und Stauffacher ist bereits erkannt und so auch in der Netzentwicklungsstrategie vorhanden. Die vorgeschlagene Linienführung erzielt den gewünschten Nutzen jedoch nicht, da ein Umweg via Paradeplatz gefahren wird. Gegenüber der Linien 3 und 14 wäre eine so geführte Linie 6 also keine Alternative, zudem ist der Paradeplatz bereits mit der Linie 2 direkt an den Albisriederplatz angebunden. Da die Linie 6 darüber hinaus am Stauffacher und am Hauptbahnhof andere Haltekanten bedient als die Linien 3 und 14, wird der Nutzen zusätzlich verringert. Kosten und Nutzen stehen somit in keinem günstigen Verhältnis. <u>Empfehlung VBZ</u> : Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV

131.3 VBZ	Begehren
	[...] Buslinie 161: Verlängerung von Bürkliplatz bis Spital Kilchberg über Ahornweg (wie 2009) Der QV Grüt-Park-Dietlimoos-Moos, Adliswil an der Grenze zur Stadt Zürich gelegen ersucht die Stadt Zürich übergreifend mit Adliswil die vorstehenden Vorschläge zu prüfen. Eine bessere Anbindung dieses Quartiers ist erwünscht und im Hinblick auf die geplante Überbauung Dietlimoos-Moos (zusätzliche 2000 Bewohnerinnen und Bewohner bis 2020) auch notwendig. Das Quartier nahe Wollishofen und unterhalb des Spitals Kilchberg gelegen ist schlecht an die verschiedenen Verkehrsknoten (Wollishofen) und Bahnhöfe (Kilchberg, Adliswil) sowie seit 2010 nicht mehr an Bürkliplatz angebunden.
	Haltung MVU
	Das Begehren betrifft die Stadt Adliswil und hat keine Relevanz für Zürich. Die Stadt Adliswil wird das Begehren an der RVK Zimmerberg zur Ablehnung beantragen. <u>Empfehlung VBZ:</u> Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Das Begehren wird abgelehnt.
	Haltung ZVV