



An unten aufgeführten Personenkreis

Protokoll der 13. Sitzung der Regionalen Verkehrskonferenz Zürich (RVKZ) (def)

Datum/Zeit	16. November 2020/15:00-16:58
Ort	Videokonferenz
Vorsitz	Michael Baumer, Vorsteher DIB, Präsident RVKZ, stimmberechtigt
Teilnehmende	Peter Anderegg, Gemeinderat, Vizepräsident RVKZ, stimmberechtigt Roger Bartholdi, Gemeinderat, stimmberechtigt Hans Jörg Käppeli, Gemeinderat, stimmberechtigt Andreas Kirstein, Gemeinderat, stimmberechtigt Matthias Probst, Gemeinderat, stimmberechtigt Sven Sobernheim, Gemeinderat, stimmberechtigt Dominique Zygmont, Gemeinderat, stimmberechtigt Rupert Wimmer, Leiter Verkehr + Stadtraum TAZ, stimmberechtigt David Brunner, Vertreter Gewerbeverband Zürich, stimmberechtigt Christian Relly, Präsident Quartierkonferenz Zürich, stimmberechtigt Kerstin Kantke Leuppi, Verkehrsplanerin ZVV Sven Finger, Departementssekretär DIB, Sekretär RVKZ Dr. Guido Schoch, Direktor VBZ Thomas Hablützel, Leiter Marktentwicklung VBZ Johannes Eckert, Gebietsmanager VBZ Florian Birrer, Angebotsplaner VBZ Stefan Huber Produktmanager SBB AG Personenverkehr Region Ost Martina Hauri, Stagiaire SBB AG Thomas Kreyenbühl, Leiter Angebot Verkehrsbetriebe Glattal AG Marc Rizzi, Leiter Betrieb Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG Luigi Abbate, Angebotsplanung PostAuto Schweiz AG, Region Zürich Edwin Dutler, Pro Bahn Schweiz National / International
Entschuldigte	Urs Arpagaus, Regionen-Manager SBB AG Personenverkehr, Region Ost Urs Schaffer, Pro Bahn Schweiz Sektion Zürich Markus Bärtschiger, Präsident RVK Limmattal Caroline Rau, Präsidentin RVK Furttal Hanspeter Schmid, Präsident RVK Glattal
Abwesend	Marcel Geser, Bereichsleiter Markt Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG Werner Schneiter, Flughafen Zürich AG Claudia Hollenstein, Präsidentin RVK Pfannenstiel Markus Uhlmann, Präsident RVK Zimmerberg
Protokoll	Alvaro Fuoli, Assistent Departementssekretäre DIB



Traktandum 1: Begrüssung

Michael Baumer Der Präsident begrüsst die Teilnehmenden zur 13. Sitzung der RVKZ, die erstmals als Videokonferenz stattfindet. Er verliest die Namen der entschuldigt Abwesenden.

Traktandum 2: Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

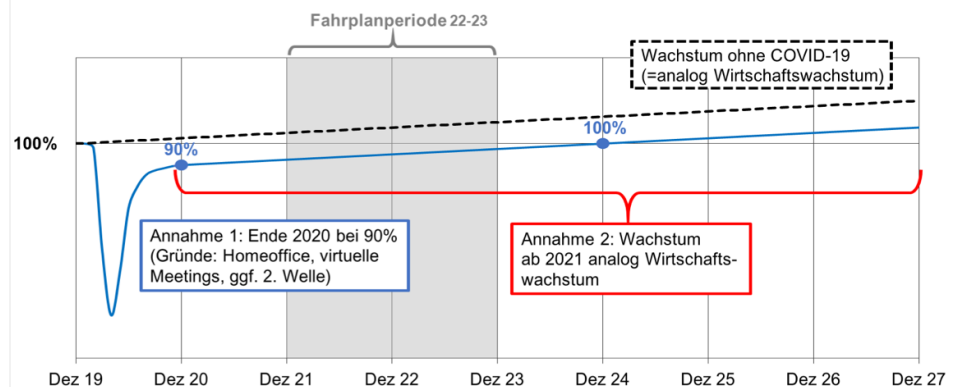
2.1 Informationen ZVV

Kerstin Kantke Leuppi Liefert anhand einer Präsentation aktuelle Informationen des ZVV. Von 12 Regionalen Verkehrskonferenzen finden deren neun auf schriftlichem Wege statt. Damit alle dieselben Folien zur Verfügung haben, sind die Unterlagen etwas textlastig.

Fahrplanverfahren (FPV) 2022 – 2023:

Normalerweise verschickt der ZVV im April die Vorgaben. Aufgrund der Covid-19-Krise war im April nicht klar war, ob und in welchem Umfang finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Die Erarbeitung der Vorgaben für das FPV 2022 – 2023 konnte erst aufgrund der Freigabe des Entwicklungs- und Finanzplans nach den Sommerferien starten und war daher zeitlich verzögert. Die Vorgaben wurden an die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) erst im August statt wie üblich im April zugestellt. Die MVU konnten wegen der knappen finanziellen Mittel, aber auch weil die geplanten Projekte schon weit gediehen waren, sehr schnell reagieren.

Grafische Annahmen zur Entwicklung der Nachfrage respektive der Einnahmen:



Die Grafik zeigt, dass am Ende des zweiten Fahrplanjahres im FPV 2022 – 2023, also im Dezember 2023, das Niveau vom Dezember 2019 nicht erreicht wird. Diese Angaben beruhen auf Prognosen vom September 2020. Inzwischen ist es zu weiteren massiven Einbrüchen bei der Nachfrage und den Einnahmen gekommen. Das heisst die prognostizierten 90 % von Ende Dezember 2020 müssen wahrscheinlich nochmals nach unten korrigiert werden.



Die wichtigste Hauptstossrichtung für das FPV bezieht sich auf die Umsetzung von Angebotsausbauten, die im Zusammenhang mit der Fertigstellung von Infrastrukturbauten, wie z.B. der 2. Etappe der Limmattalbahn, stehen. Dazu zählt auch die Verkehrsanbindung an das voraussichtlich Ende 2022 neu eröffnete Kinderspital. Die grossen konzeptionellen Angebotsänderungen der letzten Fahrplanverfahren sind weiter zu konsolidieren. Wo notwendig sind Anpassungen vorzunehmen und die hohe Qualität des Angebots ist sicherzustellen. Zurzeit sind die Nachtverbindungen auf dem Netz des ZVV eingestellt, jedoch ist das neu konzipierte Nachtnetz in den Vorgaben enthalten und soll im Dezember 2021 eingeführt werden, zumal für die Einführung ein konkreter Auftrag des Kantonsrats besteht.

Aufgrund der Corona-Krise stehen nur beschränkte finanzielle Mittel für den Tram- und Busbetrieb im FPV 2022 – 2023 zur Verfügung und zwar CHF 2.5 Mio. für Anpassungen am Fahrplan für das Fahrplanjahr 2022. CHF 7.0 Mio. stehen für das Fahrplanjahr 2023 zur Verfügung, aufgeteilt in CHF 3.1 Mio. für Massnahmen im Zuge der Fertigstellung von Infrastrukturen und CHF 3.9 Mio. für restliche Angebotsausbauten über alle Regionen gesehen. Die Kosten für das Nachtnetz sind mit CHF 2.5 Mio. veranschlagt. Diese Mittel stehen zusätzlich zu den 7.0 Mio. zur Verfügung. Angebotsausbauten durch Dritte (§20 PVG), dies betrifft die Stadt Zürich nicht, werden vom ZVV im Rahmen des FPV 2022 – 2023 nicht übernommen.

Grössere Angebotsausbauten am S-Bahnnetz werden erst mit dem Ausbauschnitt 2030/2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) möglich. Im FPV 2022 – 2023 kann deshalb das S-Bahn-Angebot nur punktuell erweitert werden, wie z.B. die Überprüfung von ersten und letzten Kursen und ein gezielter Ausbau bei entsprechender Nachfrage im Fahrplanjahr 2023.

In der Stadt Zürich stehen den VBZ CHF 3.3 Mio. zur Verfügung für den bereits erwähnten Angebotsausbau zur Erschliessung des Kinderspitals mit den Linien 77 und der neuen Linie 99 im Fahrplanjahr 2023 und für die Umstellung der Linie 15 auf den Betrieb mit Sänften. Die Ausbauten im Nachtnetz sind mit den bereits genannten CHF 2.5 Mio. gemäss dem Projekt Zukunft Nachtnetz Kanton Zürich finanziert. Für zusätzliche Fahrzeuge, die aufgrund von Massnahmen im Strassenraum wie z.B. für Tempo 30 notwendig werden, stehen keine Mittel zur Verfügung.

Der Zeitplan des FPV geht ab November 2020 wie unten aufgeführt seinen gewohnten Gang.



Wann	Was
November 2020	RVK: Präsentation der Vorgaben ZVV und Konzepte der MVU
4. Januar 2021	Erste Eingabe der Konzepte beim ZVV
8. März bis 28. März 2021	Öffentliche Auflage auf www.zvv.ch
29. März 2021	Frist Begehren der Bevölkerung an die Wohngemeinde
19. April 2021	Frist beurteilte Begehren Wohngemeinde an MVU
Mai 2021	RVK: Besprechung der Begehren
1. Juni 2021	Zweite Eingabe der Konzepte beim ZVV
23. August 2021	Versand Zugangsdaten für die Rekursauflage an die Gemeinden
ab 24. August 2021	Beginn der 30-tägigen Rekursfrist (Frist ab Zustellung)
11./12. Dezember 2021	Fahrplanwechsel

Tempo 30

Der ZVV ist der Überzeugung, dass die Einführung von Tempo 30 die Attraktivität des ÖV mindert. Die Erfolgsfaktoren des ÖV, wie die wettbewerbsfähigen Reisezeiten, der leichte Zugang und die einfache Nutzung sowie die hohe und durchgängige Servicequalität werden stark beeinträchtigt und wirken sich vor allem negativ auf die wettbewerbsfähigen Reisezeiten aus. Zusätzliche notwendige Fahrzeuge binden beträchtliche finanzielle Mittel, die nicht mehr für Angebotsausbauten zur Verfügung stehen. Tempo 30 wirkt sich indirekt auf den Erfolgsfaktor «Hohe und durchgängige Servicequalität» aus.

Gemeindebeiträge 2020 und 2021

Alle Gemeinden im Kanton wurden vom Gemeindeamt und vom ZVV informiert, dass die Kostenunterdeckung vom ZVV deutlich höher ausfallen wird als ursprünglich angenommen. Der ZVV erwartet 2020 eine Kostenunterdeckung von CHF 453 Mio. Die Verkehrsunternehmen haben aus ihren Reserven Rückführungen von CHF 46 Mio. getätigt. Einmalige Bundesbeiträge an den Ortsverkehr wurden in der Höhe von CHF 20 Mio. gesprochen. Es konnten somit CHF 66 Mio. generiert werden. Trotzdem bleibt ein Betrag von CHF 40 Mio. über der angenommenen Kostenunterdeckung. Gemäss der Verteilung übernimmt der Kanton 50 % also CHF 20 Mio. und CHF 20 Mio. sind durch die Gemeinden zu tragen. Die Gemeindebeiträge fallen 2020 prozentual ausgedrückt um etwa 11.5% höher aus als vorgeschlagen. Es ist aufgrund der Prognosen davon auszugehen, dass dieser Betrag nicht ausreichen wird. Ein Nachtragskredit wurde beim Kanton bereits eingereicht. Die Verrechnung der covidbedingten Mehrkosten aus dem Jahr 2020 erfolgt mit den Akonto-Beiträgen der Gemeinden für das Jahr



	<p>2022 (Rechnungsstellung im Sommer 2021). Gemeinden können eine transitorische Abgrenzung zu den erwarteten Mehrkosten vornehmen, um die Mehrkosten periodengerecht zu berücksichtigen.</p> <p>ZVV im 2021 und Auswirkungen von Covid-19</p> <p>Auch für das Jahr 2021 erwartet der ZVV deutlich höhere Ausfälle bei den Verkehrseinnahmen und eine Kostenunterdeckung von CHF 417.5 Mio.. Die Gemeindebeiträge werden sich auf CHF 208.75 Mio. belaufen, was einer Zunahme von CHF 28 Mio. gegenüber dem ursprünglichen Plan entspricht. Der ZVV hat die Gemeinden mit Schreiben vom 25. September 2020 darüber informiert und sie angehalten die Budgets 2021 anzupassen. Es steht angesichts der aktuellen Situation zu erwarten, dass die Kostenunterdeckung im 2021 höher ausfällt als im September 2020 prognostiziert und kommuniziert.</p> <p>Ersatzmassnahmen Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)</p> <p>Die 20-jährige Frist zum hindernisfreien Ausbau von Bushaltestellen läuft Ende 2023 ab. Dieser Ausbau betrifft auch Fahrgastinformationen und Fahrzeuge. Die Gemeinden sind als Strasseneigentümer verantwortlich für den behindertengerechten Ausbau und der Finanzierung der Bushaltestellen. Aktuell gibt es drei Typen von Haltestellen: Im Kanton Zürich sind rund 50 Stück für einen autonomen Einstieg, rund 950 Stück mit Einstieg durch Hilfestellung des Fahrpersonals und rund 1'150 Stück ohne behindertengerechten Einstieg vorhanden. Laut Prognosen reduziert sich diese letzte Zahl bis es Ende 2023 auf 650 Stück. Die Zahlen beruhen auf einer Erhebung vom Juli 2020. Eine Daten-Neuerfassung ist im Gange und bis Ende 2020 abgeschlossen. Massgebend ist die schlechteste Einstiegsvariante an einer Haltestelle. Ist ein Ausbau weder möglich noch verhältnismässig, müssen gemäss BehiG Ersatzmassnahmen angeboten werden, die ebenfalls der Strasseneigentümer zur Verfügung stellen muss. Der ZVV und die Transportunternehmen sind gewillt, die Gemeinden darin zu unterstützen. Im Jahr 2021 werden die marktverantwortlichen Transportunternehmen auf ihre jeweiligen Gemeinden zugehen, um den Planungs- und Ausbaustand, allfällige zweckmässige und fristgerechte Ausbauten sowie mögliche Ersatzmassnahmen zu besprechen.</p>
Sven Sobernheim	Sie haben ausgeführt, dass Gelder für Massnahmen in der Stadt Zürich auch für den Sänften-Ausbau auf der Linie 15 verwendet werden. Sind dies betriebliche Massnahmen oder werden da zusätzliche Trams zu Sänften umgebaut?
Kerstin Kantke Leuppi	Heute verkehren auf der Linie 15 sogenannte Tram-2000-Solo-Wagen. Es werden keine neuen Sänften angeschafft, sondern es wird mit anderen Linien rochiert. Das Tram-2000-Solo war beim Leistungsentgelt als «halbes Tram» verbucht. Wird eine Sänfte auf der Linie 15 eingesetzt gilt dies als «ganzes Tram».
Guido Schoch	Als letzte verkehren auf der Linie 15 noch hochflurige Trams. Auch auf dieser Linie werden künftig laufend niederflurige Trams zum Einsatz kommen.



6/21

Sven Sobernheim	Der Kantonsrat hat einen Änderungsantrag zu den Tempo-30-Massnahmen gestellt, ist dieser Antrag in ihren Ausführungen eingeflossen?
Kerstin Kantke Leuppi	Ihre Frage bezieht sich auf den Minderheitsantrag bezüglich die ZVV-Strategie. Der ursprüngliche Satz heisst: «Das Anliegen einer attraktiven Reisezeit und behinderungsfreien Fahrt (Einschub): ist mit Nachdruck zu verfolgen». Der Satz ist nach wie vor so in der Strategie aufgeführt. Der Einschub hiess vorher: «Unter Berücksichtigung einer angemessenen Leistungsfähigkeit». Neu heisst der Einschub: «Unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, Verkehrssicherheit und einer angemessenen Leistungsfähigkeit». Es ist nicht so, dass der Lärmschutz plötzlich über der Wettbewerbsfähigkeit steht. Der Satz heisst immer noch, «das Anliegen einer attraktiven Reisezeit ist mit Nachdruck zu verfolgen.»
Rupert Wimmer	Der ZVV verhindert mit seiner Haltung zu Tempo 30, dass die Kommunen das Umweltschutzgesetz umsetzen und nimmt damit in Kauf, dass Strassenbauprojekt verzögert und somit der Umbau von weiteren Haltestellen zu behindertengerechten Haltestellen nicht mehr erfolgen kann. In der Stadt Zürich sind wir damit konfrontiert, aufgrund von Einsprachen gegen Tempo 50 kaum mehr Projekte realisieren können. So lange diese Situation so gegeben ist, wird in der Stadt Zürich an keiner Strasse mit Sanierungspflicht mehr gebaut.
Michael Baumer	Der Stadtrat diskutiert zurzeit, wie weitere Lärmschutzmassnahmen umzusetzen sind, wie auch die Verhältnismässigkeit zwischen der Qualität des ÖV, den zu erwartenden Kosten und dem Lärmschutz abzuwägen sind. Der Stadtratsbeschluss legt dann das weitere, für alle Departemente gültige Vorgehen fest.
Roger Bartholdi	Viele negative Auswirkungen im ÖV in Bezug auf Tempo 30 sind bekannt. Wie bringen sich der ZVV respektive die VBZ beim Stadtrat wegen den Geschwindigkeitsreduzierungen vor allem beim Busbetrieb ein?
Michael Baumer	Bei der ersten Tempo 30-Welle war es so, dass infolge Lärmschutzgründen Tempo 30 umgesetzt wird, keine Kosten auf den ÖV abgewälzt wurden. Bei der zweiten Tempo 30-Welle und der damit verbundenen Lärmschutzmassnahmen, wägt der Stadtrat nun ab, wie zwischen den verschiedensten Anspruchsgruppen verfahren werden soll. Werden keine weiteren finanziellen Mittel durch den Kanton gesprochen, so müsste die Stadt einspringen oder Leistungen im ÖV würden abgebaut. Wie der Stadtrat mit dieser Ausgangslage umgeht, ist noch in Diskussion. Äusserungen dazu sind im ersten Quartal 2021 zu erwarten.
Traktandum 3: Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	
3.1 Informationen SBB	
Stefan Huber	Führt anhand einer Präsentation durch das Traktandum. Aussergewöhnliches 2020 mit weitreichenden Auswirkungen



Während dem Lockdown im Frühling haben auch die SBB einen Nachfragerückgang um über 80%, bei leicht reduziertem Angebot zu verzeichnen. Die Nachfrage liegt noch deutlich unter dem Vorjahr, aktuell bei der Zürcher S-Bahn noch bei 65%. Das Defizit im bestellten Regionalverkehr ist gedeckt durch Bund und Kantone, trotzdem erwarten die SBB einen hohen Konzernverlust, speziell im Fernverkehr und im internationalen Verkehr.

Fehleinschätzungen in den Vorjahren führen zu massivem Lokführermangel im laufenden Jahr. Dies hat bei der S20, S23 und S42 sowie im Fernverkehr zu Angebotsausdünnungen geführt, die S21 fällt gänzlich aus. Die Rekrutierungs- und Ausbildungsprozess bei den Lokführern ist am Laufen. Die erwähnten S-Bahnen werden auf den kommenden Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 wieder im Normalbetrieb verkehren. Die SBB bitten für dieses Versäumnis um Entschuldigung.

SBB Baustellen 2021 in der Region

Am Bahnhof Enge sanieren die SBB die Brücke Bederstrasse. Dies führt zu einer Totalsperre am Wochenende vom Freitag, 26.2.21 ab 22: 10 Uhr bis zum Montag, 1. März 2021 04:40 Uhr. Die Strecke Zürich Wiedikon – Zürich Wollishofen ist in dieser Zeit komplett gesperrt. Am Montag ab Betriebsbeginn ist die Strecke wieder befahrbar. Es empfiehlt sich den Online-Fahrplan zu konsultieren: www.sbb.ch.

ZVV Fahrplanverfahren 2022 – 2023 - Planungen bei der S-Bahn für die Region

Nicht zum Fahrplanverfahren gehörend, aber ein Nachtrag zum Fahrplan 2021: Die Bauarbeiten am Bahnhof Altstetten sind beendet. Die Personenunterführung ist in Betrieb. Die S14 kann abends in den Randstunden wieder von Hinwil bis Altstetten, statt nur bis Zürich HB, verkehren.

Im Fahrplan 2022 erfolgt ein Ausbau des Nachtnetzes. Die SN6 nach Regensdorf wird einerseits verlängert bis Otelfingen und andererseits von Zürich Stadelhofen bis nach Winterthur. Die SN6 wird gemeinsam mit der SN1, diese Verkehrt unverändert, den Abschnitt Hardbrücke bis Winterthur die ganze Nacht im exakten Halbstundentakt befahren.

Nach Analysen werden im Fahrplan 2023 verschiedene Früh- oder auch Spätverbindungen ausgebaut, und zwar in den Korridoren Limmattal mit der S12, von Rapperswil mit der S16, im Oberland und Glattal ebenfalls von Rapperswil mit der S14 und von Montag bis Freitag im Furttal mit der S6. Im Unterland soll die S9 mit Anschluss an den Flughafen ebenfalls von Montag bis Freitag eine halbe Stunde früher verkehren. Ab Zürich HB soll die S9 um 05:15 Uhr abfahren und um 05:30 Uhr am Flughafen ankommen.

Smart Information Displays (SID) an den Bahnhöfen

An gewissen kleineren und mittleren Bahnhöfen wird ein so genanntes SID installiert. Es ersetzt einerseits die gelben Abfahrtsplakate und andererseits bietet



	SID auch Echtzeitinformationen, wie Verspätungen, Gleisänderungen usw. sowie Netz- und Zonenpläne und allgemeine Informationen der SBB. Die Kundeninformation soll auf diese Weise auch für Menschen mit einer Beeinträchtigung Verbesserung erfahren. In Effretikon ist bereits ein erstes SID in Betrieb. Bis Ende 2020 und zu Beginn 2021 sollen schweizweit rund 100 weitere Standorte dazukommen. In der Region Zürich sind SID geplant in Niederglatt, Opfikon, Oberglatt, Zürich Altstetten, Kempraten und Rüti.
Edwin Dutler	Die Fernverkehrsverbindung ab Zürich HB nach Basel verkehrt eine Minute früher als bisher. Ist der Anschluss von der S8 über Wollishofen - Enge - Wiedikon nach Zürich HB, Ankunft hh:53 Uhr mit 6' Umsteigezeit gewährleistet? Und wird dies im neuen Fahrplan so vermerkt.
Stefan Huber	Ja, 6' Umsteigezeit genügen, der Anschluss nach Basel ist gewährleistet.

Traktandum 4: Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG)

4.1 Informationen ZSG

Marc Rizzi	Führt mittels einer Präsentation durch das Traktandum. Rückblick Fahrplanjahr 2020 Für das Fahrplanverfahren 2022 – 2023 haben die ZSG keine Angebotsanpassungen vorgesehen. Die ZSG als Unternehmen des touristischen Ausflugsverkehrs sind besonders von der Epidemie betroffen. Statt wie geplant am 5. April konnte die Sommersaison erst am 8. Juni 2020 starten. Gemäss dem ÖV-Schutzkonzept musste die Fahrgastkapazität bis zum 5. Juli 2020 und der Einführung der Maskenpflicht um 50% reduziert werden. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage haben die ZSG auf den Hochsaison-Fahrplan im Juli und August auf den Linien 3730, 3731 und 3734 verzichtet. Deutliche Einnahmeausfälle haben auf Seiten der Gastronomie seit dem 14. September zu einem reduzierten Angebot geführt. Die folgende Grafik zeigt die Veränderungen der Fahrgastfrequenzen zwischen dem 8. Juni bis 30. September in den Jahren 2019 und 2020:																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Linie</th> <th>Produkt</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>Diff. Zu VJ in %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3730</td> <td>Gr. Seerundfahrt, Oberer Zürichsee, Obersee</td> <td>457'485</td> <td>235'999</td> <td>-48.4%</td> </tr> <tr> <td>3731/3732</td> <td>Mini & Kl. Seerundfahrt, Querverkehr Thalwil</td> <td>331'396</td> <td>174'621</td> <td>-47.3</td> </tr> <tr> <td>3733</td> <td>Querverkehr Wädenswil</td> <td>66'994</td> <td>54'519</td> <td>-18.6</td> </tr> <tr> <td>3734</td> <td>Limmat Schiffahrt</td> <td>132'356</td> <td>40'115</td> <td>-69.7</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>988'231</td> <td>505'254</td> <td>-48.9</td> </tr> </tbody> </table>	Linie	Produkt	2019	2020	Diff. Zu VJ in %	3730	Gr. Seerundfahrt, Oberer Zürichsee, Obersee	457'485	235'999	-48.4%	3731/3732	Mini & Kl. Seerundfahrt, Querverkehr Thalwil	331'396	174'621	-47.3	3733	Querverkehr Wädenswil	66'994	54'519	-18.6	3734	Limmat Schiffahrt	132'356	40'115	-69.7	Total		988'231	505'254	-48.9
Linie	Produkt	2019	2020	Diff. Zu VJ in %																											
3730	Gr. Seerundfahrt, Oberer Zürichsee, Obersee	457'485	235'999	-48.4%																											
3731/3732	Mini & Kl. Seerundfahrt, Querverkehr Thalwil	331'396	174'621	-47.3																											
3733	Querverkehr Wädenswil	66'994	54'519	-18.6																											
3734	Limmat Schiffahrt	132'356	40'115	-69.7																											
Total		988'231	505'254	-48.9																											



9/21

	<p>Die ZSG blicken auf das schwächste Jahr ihrer Geschichte zurück. Zum Vergleich sei der Zuschlag von CHF 5.00, des so genannten Schiffsfünlbers erwähnt. Damals verzeichneten die ZSG einen Fahrgastrückgang von 28.2%.</p> <p>Ausblick Fahrplan 2021</p> <p>Die schwierige Situation ist noch nicht überstanden. Ähnliche Frequenzen sind bei der ZSG auch im Jahr 2021 zu erwarten. Darum haben die ZSG in Absprache mit dem ZVV und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) Angebotsanpassungen wie folgt vorgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Auf die Fahrten gemäss Hochsaison Fahrplan im Juli und August auf den Linien 3730, 3731 und 3734 wird verzichtet.• Die Grosse Seerundfahrt, Kurs 101, Zürich ab 09:20 Uhr und der Kurs 102, Rapperswil ab 11:35 Uhr fallen aus.• Das Gastronomieangebot bleibt bis auf Weiteres reduziert. Die ZSG suchen nach Lösungen, um das ganze Angebot so rasch wie möglich wieder anzubieten. <p>Mit diesen Massnahmen wollen die ZSG dem markanten Nachfragerückgang entgegenwirken. Sollte sich die Situation erholen und sich eine Verbesserung abzeichnen, besteht auch mit dem reduzierten und angepassten Angebot genügend Raum, für zusätzliche Fahrgastfrequenzen.</p>
Matthias Probst	Er vermisst bei den Angebotsanpassungen eine Reduktion bei der Limmatschiffahrt, welche ja nur dem Spass dient und nicht dem Pendlerverkehr. Die Grösse der Schiffe bieten in Corona-Zeiten nicht genügend Sicherheit bezüglich Abstandhaltung. Wäre eine Einstellung des Betriebs für ein Jahr nicht angebracht?
Marc Rizzi	In Bezug auf die Limmatschiffahrt haben die ZSG keine Einstellung in Betracht gezogen, sondern im Rahmen des Hochsaison-Fahrplans werden vier Umläufe, dies entspricht einer Reduktion von rund 25%, weniger gefahren. Diese Massnahme erachten die ZSG als ausreichend. Aus touristischer Sicht ist die Limmatschiffahrt sehr populär, deshalb sollen keine weiteren Änderungen am Fahrplan erfolgen.
Matthias Probst	Kann die Massnahmen nicht verstehen und entrüstet sich, dass ein so kleines Schiff, in Corona-Zeiten, wo die Passagiere auf so engem Raum zusammensitzen, noch betrieben wird. Zum Pendlerverkehr trägt diese Linie nichts bei.
Marc Rizzi	Nimmt das Votum gerne auf. Grundsätzlich gilt auch auf den Booten der Limmatschiffahrt eine Maskenpflicht. Die vorderste Sitzreihe wurde gesperrt, respektive ausgebaut, damit zum Personal genügend Abstand besteht.
<i>Ergänzung Marc Rizzi</i>	<i>Um den Saison Fahrplan 2021 produzieren zu können, müssen 3 Bootsführer ausgebildet werden. Die Ausbildung dauert je 34 Tage und beinhaltet 20 Fahrtage auf den fahrplanmässigen Kursen. Bei einer Einstellung des Betriebs müss-</i>



10/21

	<p><i>ten diese Fahrten als unproduktive Leerfahrten absolviert werden. Aus Kostensicht und im Hinblick auf eine allfällige Besserung der Covid Situation ist eine Kompletteinstellung deshalb nicht opportun.</i></p>
Traktandum 5: Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)	
5.1 Inbetriebnahme Flexity und Rückkehr zum Normalfahrplan	
Johannes Eckert	<p>Führt mittels einer Präsentation durch das Traktandum.</p> <p>Inbetriebnahme Flexity</p> <p>Das erste Flexity-Tram, Fahrzeug Nr. 4001, hat den Probetrieb ab dem 19. Oktober 2020 bis zum 12. November 2020 erfolgreich absolviert. Ziel war, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs zu validieren. Es musste von 25 Tagen deren 21 störungsfrei fahren. Ein besonderes Augenmerk ist hauptsächlich noch auf die Türen zu richten. Ansonsten funktioniert das Fahrzeug tadellos. Seit Freitag, 13. November 2020 sind fünf Tramzüge bei den VBZ vorhanden, bis Ende Jahr sollten noch zusätzlich zwei Fahrzeuge eintreffen. 17 Fahrzeuge werden im Jahr 2021 ausgeliefert. Wie schon früher von den VBZ kommuniziert, ist vorgesehen, die Flexity zuerst auf den Linien 4 und 11, respektive 7 und 14 einzusetzen. Der Einsatz erfolgt aus Nachfrageüberlegungen auf der Linie 4 aber auch, um das Niederflurangebot z.B. auf der Linie 7 zu verbessern - durchgehend niederflurig statt nur eine Türe bei der Sänfte. Sollte sich aus betrieblichen Gründen ein anderes Einsatzkonzept aufdrängen, werden die VBZ Anpassungen im Einsatz vornehmen.</p> <p>Überbrückungslösungen</p> <p>Per Fahrplanwechsel auf den 13. Dezember 2020 wird die Linie 15 wieder in den Normalbetrieb übergehen. Sie verkehrt von Montag bis Freitag tagsüber im 7.5-Takt statt im 15'-Takt. Abends von Montag bis Samstag sowie am Samstagvormittag wieder im 10'-Takt statt im 15' -Takt. Am Sonntag fährt die Linie unverändert, da die Überbrückungslösung keine Änderung zur Folge hatte. Auf den Linien 8 und 12 kommen zurzeit andere als geplante Fahrzeuge zum Einsatz. Sobald der Betrieb der Flexity es zulässt, wird auf diesen Linien wieder mit den üblichen Trams gefahren. Die Normalisierung auf dem gesamten Liniennetz soll wie angekündigt per Sommer 2021 erfolgen.</p>
5.2 Neues Nachtnetz in Zürich und Umgebung ab Dezember 2021	
Johannes Eckert	<p>Führt mittels einer Präsentation durch das Traktandum.</p> <p>Highlights im neuen Nachtnetz</p> <p>Im Moment ist der Betrieb des Nachtnetzes aus gegebenem Anlass eingestellt. Der ZVV und die VBZ sind trotzdem die Planung für das neue Nachtnetz angegangen. Einer der zentralen Punkte ist die Einführung des 15'-Taktes in der Innenstadt auf den wichtigsten Achsen. Im Dreieck Hauptbahnhof, Oerlikon und Altstetten verkehrt alle 15 Minuten ein Fahrzeug, entweder durch Linienüberlagerungen oder dadurch, dass die einzelne Linie effektiv im 15'-Takt fährt. Zentraler</p>



Ausgangspunkt der Nachtlinien, das so genannte Rendezvous, ist nicht mehr das Bellevue sondern der Hauptbahnhof. Das Nachtnetz soll an einen verkehrlich relevanteren Ort verlegt werden, analog dem Tagnetz. Ab hier verkehren halbstündlich zwischen 1:15 und 4:15 Uhr, mit Zwischenfahrten ab 1.00 bis 4.00 Uhr, die Nachtnetzlinien. Dies hat den Hintergrund, dass bis kurz vor 1.00 Uhr noch Trambetrieb herrscht, und die Busse für den Nachtbetrieb am Hauptbahnhof nicht schon bereitstehen können. Stadteinwärts soll eine bessere Abstimmung des Übergangs vom Tag- auf das Nachtnetz erfolgen.

Übersicht - Zentrum

Das Liniennetz orientiert sich sehr stark am Tagnetz auch bezüglich der Liniennummern. Hat man sich den Liniennplan einmal angeschaut, kann man sich den Grossteil des Nachtnetzes schnell einprägen, weil die Führungen und die Liniennummern dem Tagnetz entsprechen. Im Nummernbereich sind die VBZ mit einigen Ausnahmen strikt an die Nummern 1 – 20 gebunden. Das Nachtnetz konzentriert sich auf den Hauptbahnhof und dann auf die Achsen zum Escher-Wyss-Platz und zum Hardplatz. Neu dazu kommt die Achse Goldbrunnenplatz bis Bucheggplatz durch die Langstrasse, mit Umweg ab Helvetiaplatz über die Bäckeranlage bis zur Haltestelle Militär- Langstrasse im 15'-Takt. In der Anfangszeit wird dieser Umweg, infolge des hohen nächtlichen Verkehrsaufkommens beim Individualverkehr an der Langstrasse, über die bereits heute angefahrte Haltestelle Bäckerstrasse gefahren.

Übersicht - Zürich West

Die grössten Änderungen finden im Raum Altstetten - Albisrieden - Freilager statt. Neu verkehrt die Linie N12 entlang der Linie 89, die N3 vom Hauptbahnhof nach Albisrieden. In Höngg fahren die N4 nach Rütihof und die N13 nach Frankental je via Escher-Wyss-Platz. Es entstehen zwei neue Tangentiallinien, die nicht über den Hauptbahnhof verkehren, also am Rendezvous nicht teilnehmen. Die N8 ab Triemli – Altstetten – via ETH nach Oerlikon und die N9 von Uitikon kommend über Triemli – Milchbuck – via Hardbrücke nach Oerlikon.

Übersicht - Zürich Nord

Die heutige Nachtlinie zieht eine grosse Runde in diesem Gebiet und wird aufgeteilt in die N10 via Milchbuck - Seebach nach Glattbrugg und die Linie N9 via Escher-Wyss-Platz – Oerlikon nach Glattpark. Das Gebiet Seebach erhält mit der N5, unter Fortführung der N8, eine eigene Linie, die halbstündlich ab dem Bahnhof Oerlikon Nord verkehrt. Ab der Militär- Langstrasse verkehrt die N2 nach Affoltern und die N12 via Oerlikon nach Schwamendingen.

Übrige Gebiete Stadt Zürich

Alle bisher erschlossenen Gebiete in der Stadt Zürich werden auch weiterhin von Nachtbussen bedient. Die meisten nicht erwähnten Linien fahren ähnlich oder gleich wie heute, haben eventuell eine andere Liniennummer oder eventuell ein



12/21

	<p>anderes Endziel. Die Nachtforchbahn bleibt unverändert und hat Anschluss an die Nacht-S-Bahnen am Bahnhof Stadelhofen.</p> <p>Zahlen und Fakten</p> <p>Neu werden 8 zusätzlich Busse im Einsatz stehen. Damit verkehren total 38 Nachtbusse der VBZ in der Stadt und der Region. Vom Gesamtbudget für die Stadt Zürich investiert der ZVV rund CHF 700'000.00 pro Jahr ins Nachtangebot. Von den total 284 Haltestellen sind deren 49 dazugekommen. An allen Haltestellen kann zu- und ausgestiegen werden. Das neue Nachtnetz ist wesentlich vernetzter, das Umsteigen ist eigentlich nur noch am Bahnhof nötig, wenn sich die benötigten Linien nur dort treffen oder wenn es der Reiseweg ohnehin erfordert.</p> <p>In Prüfung</p> <p>Offen ist noch die Führung der letzten beiden Fahrten der Linie N10, die nach Kloten führt, eventuell weiter zum Flughafen. Das hätte zumindest am Wochenende den Effekt, mit recht wenig Aufwand die Stadt Zürich frühmorgens mit Ankunft um 04:15 oder 04:45 Uhr mit dem Flughafen zu verbinden. Mit den VBZ müsste man die Führung der ersten Verbindungen der Taglinien noch absprechen. Überprüft wird noch der Einsatz der demnächst gelieferten Batteriebusse, sofern es von der Ladezeit möglich ist und nicht den Tagesbetrieb tangieren. Ebenso wird der Einsatz von Batterietrolleybussen geprüft, auf Linien die unter Fahrdrat verkehren. In der Innenstadt wird noch versucht die Linienführung der N11 an die Linienführung der Tramlinie 11 anzupassen. Momentan besteht noch eine Abhängigkeit mit den Haltekanten und der Durchbindung am Hauptbahnhof. Verbesserungen sind möglich. Die Umsetzung würde wahrscheinlich den Betrieb eines zusätzlichen Fahrzeugs auslösen, was wiederum von der Finanzierung abhängt.</p>
Sven Sobernheim	Könnten im Nachtnetz auch Trams zum Einsatz kommen?
Johannes Eckert	Im Projekt Zukunft Nachtnetz war die Variante mit dem Trambetrieb enthalten und auf Busse zu verzichten. Es wurde jedoch schnell klar, dass es ohne Busse nicht funktionieren würde. Die Busse haben den Vorteil, dass Sie nicht Schienengebunden sind, und somit über ein starres Netz hinausfahren können. Der Einsatz von Bussen ist kostengünstiger. Mit dem heutigen Zustand, in dem viele Buslinien parallel zum Tramnetz fahren, könnte auch auf einzelnen Linien falls notwendig auf einen Trambetrieb umgestellt werden.
Sven Sobernheim	Warum wird die Mehrzahl der Nachtlinien über den Hauptbahnhof geführt also?
Johannes Eckert	Wir haben einen Halbstunden-Grundtakt. Einzelne Linien fahren nur im Stundentakt, dies sind meist Linien, welche ausserhalb der Stadtgrenze unterschiedliche Ziele anfahren. Es macht aus Sicht VBZ Sinn, das so genannt Rendezvous beizubehalten, wo auch alle Nachtnetz S-Bahnen fahren.
Hans Jörg Käppeli	Auffallend ist, dass die N2 nicht den Hauptbahnhof noch das Gebiet Bellevue erschliesst. Die zweite Linie nach Affoltern, die N8, über den Bahnhof Oerlikon, macht für einen Teil der Quartierbevölkerung Richtung Glaubtenstrasse und



13/21

	Hönggerberg durchaus Sinn, jedoch kann der grösste Teil im Quartier von diesen Verbindungen nicht profitieren.
Johannes Eckert	Die Führung der Nachtnetzlinien ergibt sich meist aus der Führung der Taglinien. Für Affoltern betrachten die VBZ die Führung der N2 direkt aus der Langstrasse als ein Gewinn und der Verlust ist der direkte Nachtbus aus dem Rendezvous am Hauptbahnhof. Ab dem Hauptbahnhof nach Affoltern kann am Limmatplatz umgestiegen werden. Ebenfalls ist dies am Bucheggplatz möglich, wo Nachtbusse von anderen Achsen auf den N2 nach Affoltern treffen. Die Wartezeiten mit Anschlussicherungen sind dabei sehr kurz. Die Linienführung der N8 ergibt sich aus der Linienführung der Tagnetzlinie 80.
Hans Jörg Käppeli	Der Bucheggplatz hat mit der Linie 11 die Funktion für eine Direktverbindung ins Stadtzentrum, beim Nachtnetz ist man gezwungen, will man nach Affoltern gelangen, umzusteigen. Dies ist auch vom Bellevue herkommend nicht attraktiv.
Johannes Eckert	Es gibt verschieden Varianten um nach Affoltern zu gelangen. Zugegebenermassen ist die Verbindung vom Bellevue nach Affoltern nur mit zweimaligem Umsteigen möglich, wobei eine Nacht-S-Bahn direkt nach Affoltern führt.
5.3 Angebotsausbauten im FPV 2022 – 2023	
Johannes Eckert	<p>Führt mittels einer Präsentation durch das Traktandum.</p> <p>Für das erste Fahrplanjahr sind keine Angebotsausbauten vorzusehen, lediglich Massnahmen zur Sicherstellung der betrieblichen Stabilität. Es bestehen strikte Vorgaben, was mit den relativ grossen finanziellen Mitteln umzusetzen ist.</p> <p>Umstellung der Linie 15 auf Sänften</p> <p>Wie schon von Frau Kerstin Kantke Leuppi erwähnt, erfolgt die Umstellung der Linie 15 auf Sänften. Die Umstellung ist eine Konsequenz aus der Inbetriebnahme der Flexity. In Kombination mit dem buchhalterischen Thema, dass das Tram 2000-Solo als halbes Tram gewertet wird und so nicht mehr im Einsatz sein wird. Die Sänften werden zukünftig aus Nachfragesicht nur noch auf der Linie 15 und 8 eingesetzt. Mittelfristig werden auch hier Cobras gebraucht. Pro Jahr ist mit Mehrkosten von rund CHF 1.5 Mio. zu rechnen.</p> <p>Angebotskonzept Lengg</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kinderspitals wird die Linie 77 bis Balgrist verlängert und von einem 10'- oder 20'-Takt auf einen 15'-Takt umgestellt. Mit der Linie 99 entsteht eine neue Verbindung ab Balgrist via Kinderspital nach Bahnhof Zollikon. Diese Linie fährt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) täglich im 15'-Takt, in der übrigen Zeit und am Wochenende im 30'-Takt und dies von Montag bis Sonntag von 06.00 bis 20.00 Uhr. Die Umsetzung erfolgt auf den Dezember 2022 zusammen mit der Eröffnung des neuen Kinderspitals. Die Mehrkosten betragen rund CHF 1.85 Mio. jährlich.</p> <p>Verlängerung Linie 35 bis Bahnhof Altstetten / Optimierung Linie 40 am Mittag</p>



14/21

Beim ZVV wird die Beibehaltung der Verlängerung der Linie 35 bis zum Bahnhof Altstetten beantragt, so wie die Linie infolge der Baustelle Limmattalbahnhof heute verkehrt. Aus finanzieller Sicht soll das Ganze optimiert werden mit dem Entfall des 7.5'-Takt auf der Linie 40 zwischen Glaubtenstrasse Nord und Seebach über Mittag. Mittags reduziert sich die Nachfrage pro Kurs auf die Hälfte. Zwischen den HVZ soll ein durchgehender 15'-Takt eingeführt werden.

Bei der Linie 35 ist das Baustellenkonzept sehr kostenintensiv. Der Farbhof soll direkt mit dem Bahnhof Altstetten verbunden werden, was mit dem momentan fehlenden 31er nicht gegeben ist. Nach Abschluss der Bauarbeiten, voraussichtlich Ende Mai 2021, soll die Linie 35 weiterhin zum Bahnhof Altstetten fahren, allerdings schon im Konzept gemäss FPV nach Entwicklung und Absprache mit dem Quartierverein Altstetten. Das neue Konzept sieht jedoch eine drastische Kostenreduktion vor. Es dürfen nicht mehr Kursfahrzeuge zum Einsatz kommen, also reduzieren sich die Betriebszeiten auf neu nur noch bis 22:45 Uhr ab Bahnhof Altstetten statt wie bisher bis 0:30 Uhr. Der Friedhof Eichbühl wird statt alle 30 Minuten nur noch alle 45' Minuten bedient. Die beiden im Einsatz stehenden Fahrzeuge fahren abwechselnd den Friedhof Eichbühl an, in der übrigen Zeit fahren sie aus betrieblichen Überlegungen nur bis Dunkelhölzli. Die Führung erfolgt im Raum Bahnhof Altstetten über Solidapark - Bristenstrasse - Bahnhof Altstetten - Solidapark – Lindenplatz.

Verlängerung Linie 66 nach Kilchberg

Die Linie 66 wird nach Kilchberg verlängert. Diese Massnahme ist nicht Teil des FPV der Stadt Zürich, sondern der Region Unterer Zimmerberg, ist aber eine Linie, welche die Stadt bedient. Jeder 2. Kurs verkehrt neu ab Neubühl nach Kilchberg Kirche und zurück. In der HVZ ergibt sich dadurch eine Direktverbindung zur Kantonsschule Enge respektive zum nahegelegenen Bahnhof Enge. Die Direktverbindung auf der Linie 66 am Samstagmorgen ab Bahnhofplatz via Binz Center nach Neubühl wird aufgrund fehlender Nachfrage per Dezember 2021 eingestellt. Gemäss Zählung wird dieser Kurs nicht benutzt. Daraus resultiert eine Einsparung von CHF 2'000.00 pro Jahr.

Zusammenfassung der Kosten

Linie	Kurzbeschreibung	Mehrkosten in CHF
15	Umstellung auf Sänfte-Betrieb	1'500'000
35/40	Verlängerung bis Bahnhof Altstetten/Entfall 7.5'-Takt über Mittag	50'000
66	Entfall Direktfahrt HB – Binz am Samstagmorgen	-2'000
7/99	Angebotskonzept Lengg	1'850'000
Gesamt		3'398'000
Budget		3'300'000



15/21

	<p>Das Budget wird um knapp CHF 100'000 überschritten. Die VBZ sind zuversichtlich bezüglich Finanzierung mit dem ZVV eine Einigung zu erzielen und die zusätzliche Massnahme bei der Linie 35 umsetzen zu können.</p>
Hans Jörg Käppeli	<p>Für die Massnahmen im Gebiet Lengg werden mit CHF 1.85 Mio. mehr als die Hälfte der zur Verfügung stehenden Mittel verwendet, obwohl es allerorts an Geld fehlt und ein grosser Teil des Liniennetzes befindet sich nicht auf Stadtgebiet. Wie kommt es zu einem solchen Entscheid?</p>
Kerstin Kantke Leuppi	<p>Das Liniennetz ist aufgrund des Masterplans Lengg entstanden. Die Einrichtungen liegen unglücklicherweise ausserhalb des Einzugsbereichs der Haltestelle Balgrist, gerade etwas mehr als die 400 Meter gemäss Angebotsverordnung. Die Buslinie 77 mit dem 10'- respektive 20'-Takt ist nicht die optimale Erschliessungsvariante für das Gebiet. Im Zusammenhang mit dem Masterplan Lengg ist das Angebotskonzept Lengg entstanden, um auch das rechte Seeufer mit der Linie 99 von Zollikon her ins Gebiet Lengg zu erschliessen. Auslöser der Kosten ist der Betrieb von zwei Fahrzeugen.</p>
Thomas Hablützel	<p>Das Ganze basiert auf einer kantonalen Planung. Zurzeit ist das Gebiet mässig bebaut, dies wird sich jedoch mit der Erschliessung und mit der Ausarbeitung von entsprechenden Planungsinstrumenten in naher Zukunft ändern. Das Kinderspital ist im Bau, wird im Sommer 2023 eröffnet und weitere Bebauungen werden folgen. Parallel wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet, worin Wert gelegt wird, den Autoverkehr in Grenzen zu halten. Der ÖV wird bei der Mobilität eine zentrale Rolle spielen. Die Verlängerung der Linie 15 in Richtung Rehalp wird eine weitere wichtige Komponente der Erschliessung darstellen. Es wird mit einem grossen Arbeitsplatzzuwachs gerechnet.</p>
Guido Schoch	<p>Richtung Balgrist sind die Fahrzeuge der Linie 11 und der Forchbahn schon sehr stark ausgelastet und mit der Eröffnung des Kinderspitals wird eine starke Fahrgastzunahme erwartet.</p>
Dominique Zygmont	<p>Aufgrund der Entwicklung dieses Gebiets ist die Erschliessung mit dem ÖV sehr sinnvoll. Wieso erfolgt die Erschliessung neben Zollikon nicht auch an den Tiefenbrunnen?</p>
Thomas Hablützel	<p>Es wurden verschiedenste Varianten angeschaut und intensiv und über längere Zeit auch mit Quartiervereinsvertretungen diskutiert und nach der besten Lösung gesucht. Eine direkte Anbindung an den Bahnhof Tiefenbrunnen ist technisch nicht bzw. nur mit längeren Umwegen möglich. Da auch grosse Bedürfnisse von Zollikon bestehen, das Alters- und Pflegeheim im Bleuler an Zollikon anzubinden, wurde eine Lösung in diese Richtung weiterverfolgt.</p>
Matthias Probst	<p>Ist eine Anbindung an den Tiefenbrunnen über die Flühgasse möglich?</p>
Thomas Hablützel	<p>Diese Lösung wurde geprüft, hat sich aber als nicht machbar erwiesen. Die Strasse ist zu steil und zu eng, zudem müsste Land erworben werden.</p>
Johanes Eckert	<p>Übrige Massnahmen</p>



16/21

	<p>Beantragung beim ZVV aufgrund Vorgaben zur Betriebsstabilität</p> <p>Der ZVV hat in den Vorgaben vermerkt, dass <i>Massnahmen zur Sicherstellung der betrieblichen Stabilität</i> beantragt werden dürfen. Die im November 2019 vorgestellte Massnahme zur Stabilisierung der Linie 89 und damit eine Gesamtanpassung der Fahrplanlagen auf den Linien 33, 72, und 83, weil diese über teilweise gemeinsam befahrene Streckenabschnitte zusammenhängen. Die Stabilisierung werden die VBZ, exklusive damals noch mit angedachter Taktverdichtung auf der Linie 83 zum 7.5'-Takt, trotzdem nochmals beim ZVV beantragen, obwohl keine finanziellen Mittel bis jetzt dafür bereitstehen.</p> <p>Massnahmen verschoben in FPV 2024-2025</p> <p>Folgende Massnahmen wurden mit der Priorität A beim ZVV beantragt, sind jedoch nicht in den Vorgaben des ZVV enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gesamtkonzept Affoltern/Schwamendingen, betreffend die Anpassung der Linien 61/62, Aufhebung der Linie 94 und flankierende Massnahmen auf den Linien 37, 75 und 79.• Ausbau Entlastungskurs auf der Linie 80• Betriebszeitenverlängerung auf der Linie 32• Taktverdichtung auf der Linie 83 in der Nebenverkehrszeit <p>Die VBZ werden diese Massnahmen im Fahrplanverfahren 2024-2025 erneut beantragen.</p> <p>Nicht weiter zu verfolgende Massnahmen</p> <p>Folgende Massnahmen wurden mit der Priorität B oder C beim ZVV beantragt und sind nicht in den Vorgaben des ZVV enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die neue Buslinie von Witikon nach Stettbach via Zoo• 15'-Takt auf der S18 sonntags zwischen Bahnhof Stadelhofen und Forch. Diese Massnahme wird an der RVK Pfannenstiel abschliessend behandelt.• Ausbau und Entlastungskurse auf der Linie 46• Betriebszeitenverlängerung auf den Linien 31 und 33 <p>Die VBZ werden diese Massnahmen nicht weiterverfolgen, es sei denn es werden wieder Begehren dazu gestellt und entsprechend an der RVKZ im Mai 2021 behandelt, oder die Nachfrageentwicklung ändert sich erheblich, so dass es für das FPV 2024-2025 relevant wird.</p>
Hans Jörg Käppeli	Ist schockiert und enttäuscht, dass die Massnahmen zu den Linien 61, 62 und 94 ins FPV 2024-2025 verschoben werden. Der ZVV sollte für die Umsetzung Hand bieten.
Johannes Eckert	Im FPV 2022 – 2023 sind für diese Massnahmen keine Mittel vorhanden. Für die VBZ hätte diese Massnahmen ein bevorzugtes Projekt dargestellt. Mit den QV Affoltern und Schwamendingen wurde Kontakt aufgenommen und signalisiert, dass jetzt keine Kompromisslösungen zur Anwendung kommen sollen.



17/21

Kerstin Kantke Leuppi	Unter normalen Umständen hätte das Konzept im Zusammenhang mit den Linien 61, 62 und 94 ganz oben in der Prioritätenliste des ZVV gestanden. Es stehen leider keine Mittel für die Umsetzung zur Verfügung. Für den ganzen Kanton stehen lediglich CHF 7.0 Mio. bereit.
--------------------------	---

5.4 Tempo 30 im Fahrplanverfahren 2022 – 2023

Guido Schoch	Hintergrund Strassenlärmsanierung <p>Bisher haben die VBZ den Tempo 30 Massnahmen zugestimmt, wenn dadurch keine Mehrkosten entstehen. Probleme entstehen aufgrund der knappen Wendezeiten. Wendezeiten dienen einerseits dem Abbau von Verspätungen, andererseits soll sich das Fahrpersonal eine kurze Pause einlegen können. Braucht ein Fahrzeug z.B. für die zu fahrende Strecke zusätzlich 30 oder 40 Sekunden mehr, kann dies bereits einen zusätzlichen Kurs auslösen, was über einen ganzen Tag gesehen neben einem weiteren Fahrzeug rund sechs zusätzliche Fahrerinnen oder Fahrer benötigt, was allein jährliche Personalkosten von über CHF 0.6 Mio. auslöst. Relative kleine Fahrzeitverlängerungen haben gewichtige finanzielle Auswirkungen. Die Linien 13 und 46 waren für die Einführung von Tempo 30 ausgeschrieben. Eine Kostengutsprache für diese Mehrkosten fehlt. Mit der so genannten 2. Welle, steht aktuell auch eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 zur Diskussion, was Betriebskosten von jährlich rund CHF 20.0 Mio. verursachen würde. Investitionen von ca. CHF 75.0 Mio. fallen damit ebenfalls an. Der ZVV stellt für die Einführung von Tempo 30 keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung. Alleine durch den Corona bedingten Ausfall von Fahrgästen fehlen dem ZVV CHF 100.0 Mio.. Zusätzliches Geld kann nur über einen Kantonsratsbeschluss fliessen. Mit der Verlangsamung verliert der ÖV an Attraktivität. Ein Umsteigen auf den ÖV erfolgt nur, wenn er auch attraktiv ist, Geschwindigkeit und Komfort spielen dabei eine zentrale Rolle. Sind die erforderlichen finanziellen Mittel nicht gesichert, kann die VBZ der Einführung von Tempo 30 nicht zustimmen. In den letzten zehn Jahren ist die Abgeltung pro Fahrgast um die Hälfte gesunken oder anders ausgedrückt ist der Kostendeckungsrad bei den VBZ von 65% auf 83% gestiegen. Die Zitrone ist ausgepresst. Wollen wir Tempo 30 einführen, muss das jemand finanzieren.</p>
--------------	--

Thomas Hablützel	Prinzipien Kompensation <p>Wie erwähnt fehlt eine gesicherte Finanzierung für Tempo 30. Bei einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 wollen die VBZ die Fragen dazu nicht von Fall zu Fall betrachten, sondern wollen dabei eine Systematik reinbringen. Sofern die Finanzierung nicht gesichert ist, muss mittels Kompensationen im heutigen Angebot eine Einsparung der zusätzlichen Betriebskosten erfolgen. Für die VBZ ist es zentral, dass es durch Tempo 30-Kompensationen nicht zu Problemverlagerungen auf anderen Linien kommt. Das VBZ-Kernprodukt darf nicht gefährdet werden. Der gesamte VBZ-Aufwand wird vom ZVV finanziert. Kann die VBZ nicht mehr mit der gleichen Qualität arbeiten, ist der ZVV auch nicht mehr bereit die</p>
------------------	--



18/21

	<p>gleichen Mittel einzusetzen. Sinkt die Qualität, muss sich auch der Aufwand verringern. Konkret heisst das, die Pünktlichkeit darf nicht beeinträchtigt werden, es dürfen keine neuen Kapazitätsengpässe geschaffen werden und auch Auswirkungen auf das übrige Liniennetz mit negativen Folgen auf den Takt, die Kapazität und die Anschlüsse, sind zu vermeiden. Die Kompensationen sollen einen lokalen, nachvollziehbaren Bezug haben und können nicht irgendwo im Netz erfolgen. Die Kompensationsmassnahmen sollen möglichst wenige Kunden tangieren. Es dürfen keine Erschliessungslücken nach den Vorgaben der Angebotsverordnung entstehen und es gilt auch die wirtschaftliche Situation, das heisst, den Kostendeckungsgrad zu berücksichtigen.</p> <p>Geplante Tempo 30-Abschnitte</p> <p>Bei der Linie 72 gab es im letzten FPV einen Engpass bei der Finanzierung von Tempo-30-Massnahmen. Um solchen Verhältnissen vorzubeugen, wurde vor dem FPV bei den städtischen Partnern, bei der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und dem Tiefbauamt (TAZ), angefragt, welches die nächsten Tempo 30-Abschnitt sind. Auf dieser Basis wurde eine mögliche Kostenfolge für die VBZ ermittelt. Es stellte sich heraus, dass die Tempo-30-Abschnitte auf den Linien 13 und 46 zwischen der Rosengartenstrasse und der Haltestelle Schwert bei den VBZ zu jährlichen Mehrkosten von CHF 0.9 Mio. führen. Auf beiden Linien würde dies Zusatzkurse bedingen. Durch Tempo 30 werden mitunter die Wendezeiten an den Endhaltestellen reduziert, die die von den Personalverbänden geforderte Pausen enthalten und der Abfederung von Verspätungen dienen. In diesem Fall würden die Wendezeiten mit Tempo 30 zu knapp, was den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen bedingt. Es ist noch nicht geklärt, wie die Finanzierung von Tempo-30-Massnahmen erfolgen soll. Aktuell können weder der ZVV noch die Stadt Zürich diese Mittel bereitstellen. Demnach müsste vorerst auf eine Temporeduktion verzichtet werden.</p> <p>Schlussfolgerungen Kompensation</p> <p>Will die Stadt Zürich dennoch an einer Temporeduktion festhalten, wäre in Höngg die Einstellung der Linie 38 die naheliegendste Lösung. Die Linie 38 bedient die gleiche Region wie die Linien 13 und 46. Mit der Einstellung der Linie 38 könnten die finanziellen Mittel eingespart werden, welche für Tempo 30-Massnahmen auf den Linien 13 und 46 benötigt werden. Es entstehen dabei keine Erschliessungslücken. Die Linien 13, 46 und 69 decken das Gebiet vollständig ab. Heute wird die Linie 38 nur mässig genutzt. Der Kostendeckungsgrad ist mit 21% tief, täglich benutzen lediglich rund 700 Personen die Linie 38. Sollte die Finanzierung nicht gelöst werden und an der Umsetzung von Tempo-30 festgehalten werden, wären die VBZ zu diesem Schritt gezwungen.</p>
Guido Schoch	<p>Diese Massnahme ist noch nicht sehr einschneidend. Würde Tempo 30 flächendeckend eingeführt, müssten rund CHF 20.0 Mio. eingespart werden. Die oben geschilderten Prinzipien der Kompensation wären nicht mehr durchführbar. Auf</p>



19/21

	<p>grösseren Linien gäbe es gravierende Folgen. Die Konsequenzen wären geringere Pünktlichkeit, Qualitätseinbussen, weniger Fahrgäste, weniger finanzielle Mittel. Ziel der Stadt ist es, den künftig zu erwartenden Mehrverkehr mit dem ÖV auffangen zu können.</p>
Michael Baumer	<p>Der Stadtrat ist momentan in der Diskussion zur 2. Welle Tempo 30. Dabei steht die Frage im Raum, ob die finanziellen Mehrkosten von T30 die Stadt tragen kann und die Anpassungen bei den Linien 13 und 46 miteinbezogen werden können. Dies wäre eine mögliche Lösung. Der Entscheid des Stadtrats fällt frühestens im 1. Quartal 2021, gegebenenfalls jener des Gemeinderats, später. Falls die Finanzierung nicht möglich ist und oder die beiden Tempo 30 Strecken nicht im Rahmen der 2. Welle abgehandelt werden könnten, müsste die Finanzierung anderweitig erfolgen, oder die Einsparung über die Linie 38 umgesetzt werden.</p>
Sven Sobernheim	<p>An der Sitzung der RVKZ im November 2019 wurde schon erwähnt, wie sich in Höngg das Tram mit Tempo 30 verlangsamt. Gemäss eigener Überprüfung fährt das Tram im Schnitt mit 36 km/h, minimal ist es mit 24 km/h und maximal mit 42 km/h unterwegs. Von einer Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h kann nicht die Rede sein. Die Geschwindigkeit reduziert sich wohl eher von 36 km/h auf 30 km/h. In Anbetracht dieser geringen Temporeduktion und der schwachen Auslastung auf der Linie 38, scheint die Temporeduktion und die leichten Angebotsanpassungen in Bezug der zu erwartenden Lärmreduktion, nicht die schlechteste Lösung zu sein. Im Kantonsrat wird die Diskussion zur geänderten ZVV-Strategie, die in diesem Punkt geändert wurde, weitergeführt.</p>
Michael Baumer	<p>Die Linie 38 führt zum Friedhof Hönggerberg und wird von vielen älteren Personen genutzt. Auch mit einem geringen Kostendeckungsgrad, wird eine Einstellung dieser Linie noch zu Diskussionen führen.</p> <p>Wie wir in den Ausführungen von den Vertretern der VBZ gehört haben, geht es beim Linienbetrieb um Sekunden. Und von 36 km/h auf 30 km/h beträgt die Differenz immer noch 6 km/h.</p> <p>Der Kantonsrat hat wohl Änderungen in der ZVV-Strategie vorgenommen, mehr finanzielle Mittel hat er jedoch nicht bewilligt. Der Kostendeckungsgrad ist ebenfalls Thema in der Strategie und da hat der Kantonsrat keine Anpassungen vorgenommen.</p>
Sven Sobernheim	<p>Mit der Strategie 2020 – 2025 bewilligt der Kantonsrat das Budget 2020 und 2021. Ob der Kantonsrat im 2022 mehr budgetiert wissen wir nicht.</p>
Kerstin Kantke Leuppi	<p>Nur in der Stadt Zürich verursacht die 2. Welle Tempo 30 CHF 20.0 Mio. Mehrkosten. Dann kommen noch die Stadt Winterthur oder noch andere Gemeinden dazu. So bleibt es nicht bei CHF 20.0 Mio., sondern vielleicht bei CHF 40.0 Mio. In der Vor-Corona-Zeit, hatte der ZVV eine Kostenunterdeckung, also ein Defizit, von CHF 320.0 Mio. So kämen jährlich nochmals CHF 40.0 dazu. Mit Angebotsausbauten entsteht normalerweise eine Nachfragesteigerung. Durch Massnahmen zu Tempo 30 kann die Nachfrage nicht gesteigert werden, sondern es droht</p>



20/21

	<p>im Gegenteil ein Fahrgästelverlust. Den zusätzlichen Ausgaben von CHF 40.0 Mio. stehen keine zusätzlichen Einnahmen gegenüber, sondern eher Mindereinnahmen.</p>
Hans Jörg Käppeli	<p>Aus gesetzlichen Vorschriften sind Massnahmen zu Tempo 30 umzusetzen. Es ist nicht Verständlich wieso Kanton und ZVV diese Tatsache zu wenig berücksichtigen. In der Stadt Zürich sollte eine Finanzierung möglich sein, aber eine reine Finanzierung durch die Stadt Zürich ist nicht zu akzeptieren. Kommt es tatsächlich zu einer Verlangsamung oder ist durch eine gezielte Verkehrssteuerung eine Verlangsamung des ÖV wohl zu verhindern?</p>
Thomas Hablützel	<p>Alle Zahlen basieren auf VBZ-internen Statistiken. Die VBZ informieren im Vorfeld sehr genau und transparent die involvierten Dienstabteilungen, wie schnell heute und künftig mit Tempo 30 effektiv gefahren werden kann. Die Fragen zur Verlangsamung und der nötigen Kompensation werden von uns aufgearbeitet. Die Zusammenarbeit mit der DAV und dem TAZ funktioniert gut und ist zukunftsgerichtet.</p>
Michael Baumer	<p>Für den Stadtrat ist klar, könnte die Verlangsamung mit einer besseren Steuerung aufgefangen werden, böten die VBZ dafür schon heute Hand zu Tempo 30. Es muss diskutiert werden, ob es Ersatzmassnahmen gibt, gar eine andere Verkehrsleitung oder andere Verkehrsachsen. Der Lärmschutz wie auch das Angebot im ÖV sind gesetzliche Aufgaben. Schlussendlich gilt es, auch eine vor Gericht standhafte Abwägung zu treffen. Es ist nicht nur die Finanzierung wichtig. Für die Attraktivität des ÖV entscheidend ist, dass das Netz als Ganzes gut funktioniert. Unter diesen Aspekten wird die 2. Welle Tempo 30 betrachtet. Wir können noch lange diskutieren wie hoch die finanzielle Unterstützung des ZVV sein muss, die Stadt muss sich nach den gegebenen Umständen ausrichten.</p>
Rupert Wimmer	<p>Wie von Michael Baumer schon erwähnt, ist das Gesamtkonzept ein sehr wichtiger Punkt, um gezielt vorgehen zu können. Die Mehrkosten von CHF 20.0 Mio. beziehen sich natürlich auf das heutige Liniennetz und Angebotskonzept. In einem Gesamtkonzept hinsichtlich Strassenlärmschutz muss eine Interessenabwägung stattfinden. Es ist zu erwähnen, dass heute ebenfalls jährlich Kosten von ca. CHF 20.0 Mio. durch Behinderungen im motorisierten Individualverkehr entstehen. Diese Situation ist in einem Gesamtkonzept ebenfalls zu betrachten. Es sind Rahmenbedingungen zu schaffen, die der Planung von Strassenbauprojekten, aber auch privaten Bauherren dienen. Die Situation bezüglich den Linien 13 und 46, mit der Einführung auf Dezember 2020, initiiert auf Anregung der VBZ, ist sehr unglücklich.</p>
Guido Schoch	<p>Der Aussage von Rupert Wimmer zu den Linien 13 und 46 muss widersprochen werden. Die VBZ haben sich immer auf den Standpunkt gestellt, dass die Massnahmen auf den Linien 13 und 46 erst umgesetzt werden dürfen, sobald die Finanzierung gesichert ist. Es war den VBZ immer klar, dass die Umsetzung ohne finanzielle Unterstützung nicht machbar ist.</p>



21/21

Michael Baumer	Das Votum von Rupert Wimmer kann auch als Aufruf verstanden werden, dass dem ÖV vermehrt Eigentrasse zur Verfügung gestellt werden.
Rupert Wimmer	Das Votum ist als Unterstützung für einen störungsfreien Betrieb zu betrachten. Mit welchen Massnahmen dieser erreicht wird, ist Frage der Strassenbauprojekte.
Traktandum 6: Varia	
	Keine Wortmeldungen
Traktandum 7: Termine	
7.1 Neue Termine	
	<ul style="list-style-type: none">• Montag, 9. Mai 2022, 15.00 – 18.00 Uhr, Besprechung der Vorgaben• Montag, 7. November 2022, 15.00 – 18.00 Uhr, Besprechung der Konzepte• Montag, 8. Mai 2023, 15.00 – 19.00 Uhr, Besprechung der Begehren• Freitag, 3. November 2023, 15.00 – 17.00 Uhr, Infositzung
7.2 Nächste Termine	
	<ul style="list-style-type: none">• Montag, 17. Mai 2021, 15.00 – 19.00 Uhr, Besprechung der Begehren• Montag, 15. November 2021, 15.00 – 17.00 Uhr, Infositzung
Der Präsident dankt allen Beteiligten und schliesst die Sitzung.	

Zürich, 20. Januar 2021

Der Präsident

Michael Baumer

Für das Protokoll

Alvaro Fuoli