



An unten aufgeführten Personenkreis

Protokoll der 18. Sitzung der Regionalen Verkehrskonferenz Zürich (RVKZ)

Datum/Zeit	8. Mai 2023/15:00-17:35 Uhr
Ort	HIB, Seminarraum, Beatenplatz 2, 8001 Zürich
Vorsitz	Michael Baumer, Vorsteher DIB, Präsident RVKZ, stimmberechtigt
Teilnehmende	Roger Bartholdi, Gemeinderat, stimmberechtigt Andreas Kirstein, Gemeinderat, stimmberechtigt Beat Oberholzer, Gemeinderat, stimmberechtigt Matthias Probst, Gemeinderat, stimmberechtigt Claudio Zihlmann, Gemeinderat, stimmberechtigt David Brunner, Vertreter Gewerbeverband Zürich, stimmberechtigt Kerstin Kantke Leuppi, Verkehrsplanerin ZVV Sven Finger, Departementssekretär DIB, Sekretär RVKZ Alvaro Fuoli, Assistent Departementssekretäre DIB Dr. Marco Lüthi, Direktor VBZ Thomas Hablützel, Leiter Markt VBZ Silvan Weber, Leiter Marktentwicklung VBZ Johannes Eckert, Angebotsmanager VBZ Lars Badertscher, Praktikant Angebotsplanung VBZ Urs Arpagaus, Regionen-Manager SBB AG Personenverkehr, Region Ost Simon Gemperli, Leiter Produktion Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG Céline Wüst, Angebotsplanerin, PostAuto AG Thomas Kreyenbühl, Leiter Angebot Verkehrsbetriebe Glattal AG Marc Rizzi, Leiter Betrieb Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG Edwin Dutler, Pro Bahn Schweiz National / International Urs Schaffer, Pro Bahn Schweiz Sektion Zürich Giovanni Zen, Flughafen Zürich AG
Entschuldigt	Peter Anderegg, Gemeinderat, Vizepräsident RVKZ, stimmberechtigt Angelica Eichenberger, Gemeinderätin, stimmberechtigt Rupert Wimmer, Leiter Verkehr + Stadtraum TAZ, stimmberechtigt Martin Bürki, Präsident Quartierkonferenz Zürich, stimmberechtigt Marcel Geser, Leiter Markt Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG Beat Kilchenmann, Präsident RVK Limmattal Hanspeter Schmid, Präsident RVK Glattal Caroline Rau, Präsidentin RVK Furtal
Abwesend	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 18. Sitzung und verliest die Namen der entschuldigt Abwesenden.

Traktandum 2: Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

2.1 Informationen ZVV

Kerstin Kantke Leuppi Führt anhand einer Präsentation durch das Traktandum.

Zeitplan Fahrplanverfahren 2024 und 2025-2026

Die Vertreterin des ZVV geht nochmals kurz auf die Harmonisierung beim Bestellprozess des öffentlichen Verkehrs ein, wie sie dies bereits an der RVKZ-Sitzung vom 14. November 2022 ausführlich getan hat.

Anmerkung der Protokollführung Detaillierte Informationen zur Harmonisierung beim Bestellprozess des öffentlichen Verkehrs sind im [RVKZ-Protokoll](#) vom 14. November 2022 unter Traktandum 2 zu finden.

Kerstin Kantke Leuppi Mit der terminlichen Straffung beginnt für die Gemeinden das Fahrplanverfahren (FPV) 2025-2026 an der RVK-Sitzung vom November 2023 mit der Vorstellung der Vorgaben und Konzepte.

Die nächsten Termine im FPV 2024

Wann	Was
31. Mai 2023	2. Eingabe der Konzepte der Marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) an den ZVV
Juni/Juli 2023	Entscheid des Verkehrsrates
18. August 2023	Versand der Login-Daten für die elektronische Rekursauflage an die Gemeinden (nicht öffentlich)
Ab 19. August 2023	Beginn der 30-tägigen Rekursfrist (nicht öffentlich)
09./10. Dezember 2023	Fahrplanwechsel

Ausblick Zeitplan FPV 2025-2026

Wann	Was
November 2023	RVK: Vorgaben und Konzepte
Juni/Juli 2023	RVK: Vorgaben und Konzepte
5. Januar 2024	1. Eingabe der Konzepte der MVU an den ZVV
4. – 24. März 2024	Öffentliche Auflage
25. März 2024	Frist für Begehren der Bevölkerung an die Wohnge- meinde
15. April 2024	Frist für Beurteilung der Begehren durch die Gemeinde
Mai 2024	RVK: Diskussion der eingegangenen Begehren
31. Mai 2024	2. Eingabe der Konzepte der MVU an den ZVV



	Juni/Juli 2024	Entscheid des Verkehrsrats
	16. August 2024	Versand der Login-Daten für die elektronische Rekursauflage an die Gemeinden (nicht öffentlich)
	Ab 19. August 2024	Beginn der 30-tägigen Rekursfrist (nicht öffentlich)
	November 2024	RVK: Mittel- und Langfristplanung ÖV in der Region*
	* Der ZVV schlägt vor, die RVK im November des 2. Jahres künftig als Plattform für die Diskussion über die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖV zu nutzen.	
	<p>Ersatzmassnahmen für nicht hindernisfreie Haltestellen</p> <p>Wie an der RVKZ-Sitzung vom 14. November 2022 geht Kerstin Kantke Leuppi erneut auf die Ersatzmassnahmen für nicht hindernisfreie Haltestellen ein.</p>	
Anmerkung der Protokollführung	<p><i>Detaillierte Informationen zu den hindernisfreien Haltestellen sind im RVKZ-Protokoll vom 14. November 2022 unter Traktandum 2 zu finden.</i></p>	
Kerstin Kantke Leuppi	<p>Ersatzfahrdienste: rechtlich und politisch verankerte Übergangslösung für vier Jahre</p> <p>Der Regierungsratsbeschluss 509/2023 vom 19. Juni 2023 gibt die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen vor. Darin wird der langjährige politische Wille zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bestätigt. Der ZVV und die Verkehrsunternehmen werden mit der Ausarbeitung und Koordination der Ersatzfahrdienste zwecks Effizienz und einfacher Nutzbarkeit beauftragt. Der Pilotbetrieb läuft ab dem 1. Januar 2024 für maximal vier Jahre. Dafür stehen CHF 16.0 Mio. zur Verfügung. Die Finanzierung des Pilotbetriebs wird über das reguläre Budget des ZVV erfolgen. Das Defizit des ZVV tragen der Kanton und die Gemeinden je zur Hälfte. Nach dieser Übergangsfrist ist ein regulärer definitiver Betrieb mit einer verursachergerechten Finanzierung durch die Strasseneigentümer, das sind der Kanton und die Gemeinden, vorgesehen. Hierzu ist die Erarbeitung einer gesetzlichen Grundlage erforderlich.</p> <p>Der Auftrag zur Umsetzung BehiG der Strasseneigentümer bleibt auch ab 2024</p> <p>Auch nach Ablauf der Umsetzungsfrist müssen Bushaltestellen, falls verhältnismässig, hindernisfrei ausgestaltet werden. Die Finanzierung von Ersatzmassnahmen wird nach dem Pilotbetrieb von den Strasseneigentümern geleistet. Die Strasseneigentümer sind verpflichtet, die Verkehrsunternehmen über erfolgte Umbauten zu informieren.</p>	
<p>Traktandum 3: PostAuto AG</p> <p>3.1 Informationen PostAuto</p>		
Céline Wüst	<p>Führt anhand einer Präsentation durch das Traktandum.</p> <p>Begehren</p> <p>Es sind keine Begehren im Rahmen der Fahrplanaufgabe aus der Stadt Zürich</p>	



4/40

betreffend PostAuto-Linien eingegangen. Hingegen wurde in 13 Gemeinden aus dem Knonaueramt und dem Limmattal Begehren eingereicht. Davon tangieren drei Begehren indirekt die Stadt Zürich. Zwei davon sind nicht umsetzbar und eines, welches ein Schnellbus in die Stadt Zürich vorsieht, wird zurückgestellt.

Traktandum 4: Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB)

4.1 Informationen SBB

Urs Arpagaus

Führt anhand einer Präsentation durch das Traktandum.

Rück- und Ausblick SBB

Die Pünktlichkeitsziele im 2022 wurden übertroffen. Weiterhin ist eine hohe Pünktlichkeit bei den S-Bahnen zu sehen. Die Frequenzen im Freizeit- und im internationalen Personenverkehr sind nach wie vor sehr hoch, hingegen ist der Homeoffice-Effekt unter der Woche noch immer spürbar, das heisst, dass im Pendlerverkehr die Nachfrage nicht das Vor-Corona-Niveau erreicht. Im Jahr 2022 wurden viele Grossanlässe dank den leistungsfähigen Transportlösungen der SBB erfolgreich durchgeführt.

Gemäss Umfragen sind die SBB eine der attraktivsten Arbeitgeberinnen der Schweiz. Nichts desto trotz bleibt auch bei den SBB die Rekrutierung von Fachkräften, insbesondere bei Berufen mit Schicht- und Wochenendarbeit, schwierig. Die finanziellen Herausforderungen sind aufgrund der allgemeinen Kostensteigerung gross. Weiterhin sind Sparanstrengungen nötig.

Der hohe Bedarf an Substanzerhaltung und die vielen Baustellen für Angebotsausbauten besteht auch in den nächsten Jahren und benötigen eine hohe Aufmerksamkeit bezüglich Pünktlichkeit sowie der Auswirkungen auf die Kunden und Kundinnen.

SBB Baustellen 2023 in der Region

Diverse Bauarbeiten stehen in der Region an. Besonders ist die Baustelle am Bahnhof Wipkingen zu erwähnen, über die in diesem Gremium schon öfters berichtet wurde.

Während den Bauarbeiten wird empfohlen, die Online-Fahrpläne www.sbb.ch und www.zvv.ch zu konsultieren.

Urs Arpagaus

Fahrplanänderungen SBB im Fernverkehr

Die Vernehmlassung des Fahrplanentwurfs 2024 zum Fernverkehr startet am 24. Mai 2023. Weitere Infos sind unter www.öv-info.ch abrufbar.

Auf der Gotthard-Achse wird der ganztägige Halbstundentakt eingeführt. Reisende erhalten somit mehr Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse. Um die Nachfrage im Freizeitverkehr vor allem auf den touristischen Hauptachsen in die Ferienregionen zu decken, werden am Wochenende zwei zusätzliche Direktverbindungen Genf-Zürich-Chur angeboten.



5/40

Auch im umliegenden Ausland haben Bautätigkeiten im Jahr 2024 Auswirkungen auf den internationalen Personenverkehr. Beispielsweise fallen einzelne TGV-Verbindungen nach Paris wegen Bautätigkeiten aus. Grundsätzlich sind jedoch alle Destinationen mit Tages- oder Nachtzügen täglich erreichbar.

4.1 Begehren SBB

Nr. 12 SBB	Begehren
	Linie Nr. S5 Bitte um Halt in Zürich Stettbach und nicht Durchfahrt von Bhf. Stadelhofen bis Uster. Somit wäre ein Viertelstundentakt und nicht wie bis anhin Halbstundentakt gegeben und eine schnellere Verbindung auch von Stettbach nach Wetzikon.
	Haltung MVU Der Halt der S5 in Stettbach verlängert die Reisezeit und den Fahrplan. Er hat in Richtung Zürich negative Fahrplanauswirkungen auf die unmittelbar nachfolgenden Züge der S23 und S12 sowie auf die in Stadelhofen ausfahrende S6 Richtung Uetikon resp. würde ein Teil diese Angebote verunmöglichen. In Richtung Uster werden Anschlüsse in den Knoten Wetzikon und Rapperswil verunmöglicht. Ein zusätzlicher Halt ist deshalb insgesamt eine Verschlechterung des S-Bahnangebotes und kann nicht realisiert werden. Eine ausführliche Begründung ist aus der Antwort des Regierungsrates vom 25. Januar 2023 auf die ähnliche Anfrage der Kantonsräte Julian Croci und Benjamin Walder (KR-Nr. 425/2022) ersichtlich.
Matthias Probst	Die vorgeschlagene Verbindung ins Oberland ist sehr interessant. Das Ziel der 2G-Strategie sollte ein schnelles Reisen aus und in die Zentren ermöglichen.
Urs Arpagaus	Das dicht belastete Netz in der Stadt Zürich lässt eine solche Verschiebung einer S-Bahn nicht zu. Der Hinweis auf S-Bahn 2G ist berechtigt. Stettbach hat an Bedeutung gewonnen und kann als wichtiger Stadtbahnhof betrachtet werden. Mit den Ausbausritten 2035 wird es glücklicherweise zu weiteren Verbesserungen bei den S-Bahnverbindungen und zu Taktverdichtungen kommen. Bis dahin braucht es für die Fahrgäste noch etwas Geduld. Zurzeit ist das Begehren nicht umsetzbar. Mit der S9 besteht eine direkte Verbindung im 1/2h-Takt nach Uster.
	Haltung RVK Das Begehren wird mit 4:3 Stimmen abgelehnt.

Traktandum 5: Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG

5.1 Informationen zu Bauvorhaben

Simon Gemperli	Nimmt neu für die SZU an den Sitzungen der RVKZ teil und stellt sich kurz vor. Er führt anhand einer Präsentation durch das Traktandum. Projekt Umstellung Stromversorgung S10
----------------	--

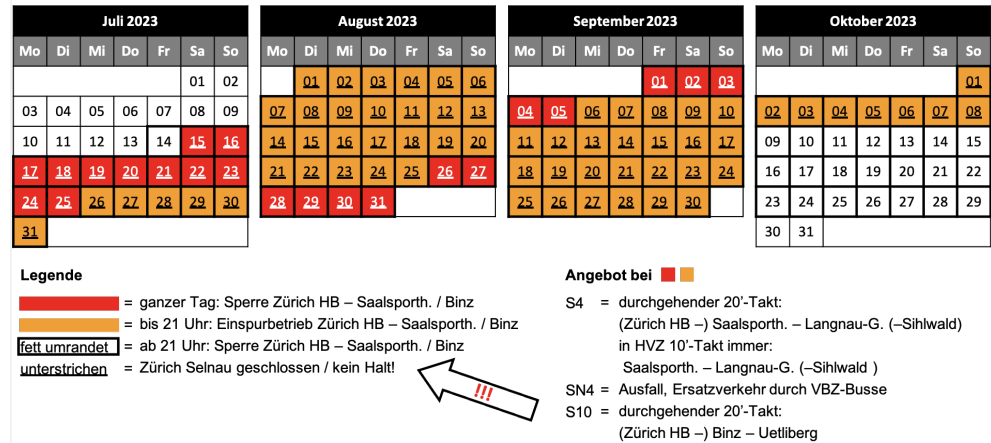


Im Sommer 2022 hat die SZU die Stromversorgung termingerecht von Gleich- auf Wechselstrom umgestellt. Als Folge davon konnte die Pünktlichkeit sukzessive verbessert werden.

Nächster Schritt: Erneuerung Fahrbahn im Sihltunnel – 2. Etappe

Am Abend des 14. Juli 2023 beginnt die 2. Etappe der Fahrbahnerneuerung im Sihltunnel, also auf der Strecke HB bis ca. Giesshübel. Während den Bauarbeiten kommt es zu Behinderungen im Bahnverkehr.

Folgende Grafik erläutert den Normalbetrieb, die Einschränkungen und eventuelle Ersatzmassnahmen:



5.1 Begehren SZU

Nr. 3.2 SZU	Begehren
	<p>Linie Nr. S4</p> <p>Erste Abfahrt der S4 ab Leimbach um 04:59 Uhr statt 05:09 Uhr, mit der Ankunft in Zürich HB um 05:11 Uhr statt 05:21 Uhr um den ersten IC1 mit Abfahrt ab Zürich HB um 05:19 Uhr zu erreichen. Mit einer zusätzlichen Abfahrt der S4 um 05:19 Uhr ab Leimbach. Die aktuelle Alternative für diese Verbindung wäre das Tram 7 mit Abfahrt 04:49 Uhr ab Butzenstrasse mit Ankunft an der Bahnhofstrasse/HB um 05:03 Uhr, mit einem Morgenspaziergang von 24' gemäss VBZ Online Fahrplan oder dann mit der zweiten S4 um 05:39 Uhr ab Leimbach mit Ankunft 06:58</p>
	<p>Haltung MVU</p> <p>Die erste S4 stadteinwärts fährt bereits ausser Takt, um die Fernverkehrsspinne am Zürich HB um 5.30 Uhr zu erreichen. Leider fährt der erste FV-Zug Richtung Bern aber bereits 5.19 Uhr. Dieser kann damit nicht erreicht werden. Eine noch frühere Abfahrt der ersten S4 ist aufgrund von Unterhaltsfenstern in der Nacht nicht möglich.</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Ablehnen</p>



7/40

Nr. 08 SZU	Begehren
	Linie Nr. S4 Anstatt in der Altjahreswoche den Fahrplan auszudünnen, soll bitte besser mal zu Spitzenzeiten am Wochenende (vor allem samstags, wenn das halbe Sihltal zum Shopping in die Stadt fährt) auf 10 Minuten Takt gewechselt werden. Vor allem mit den alten Doppelstockwagen gibt es massiv zu wenig Platz für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstühle, Kinderwagen). Die SZU scheint das auch gar nicht zu messen; die automatische Fahrgastzählung erfasst weder Rollstühle noch Kinderwagen.
	Haltung MVU
	Momentan reicht der 20'-Takt am Wochenende für die Nachfrage aus. Ein 10'-Takt lässt sich somit nicht finanzieren. Wo immer möglich werden heute schon Niederflurkompositionen am Wochenende eingesetzt. Ab 2026 verkehrt auch auf der S4 nur noch Niederflur-Rollmaterial. Die Bestellung für entsprechende Züge läuft.
	Haltung RVK
	Ablehnen / ab 2026 verkehrt auf der S4 nur Niederflurrollmaterial
Nr. 14.1 SZU	Begehren
	Linie Nr. S4 Frühere Verbindung ab Langnau, so dass in Zürich HB die Frühzüge Richtung Westen (zB IC 704 05.19 Uhr) erreicht werden können - an der Seelinie mit dem 19016 und von Rapperswil mit dem 19616/19416 ist das längst möglich.
	Haltung MVU
	Die erste S4 stadteinwärts fährt bereits ausser Takt, um die Fernverkehrsspinne um 5.30 Uhr zu erreichen. Der erste FV-Zug Richtung Bern um 5.19 Uhr kann damit aber nicht erreicht werden, da dieser ebenfalls ausser Takt fährt. Eine noch frühere Abfahrt der ersten S4 ist aufgrund von Unterhaltsfenstern in der Nacht nicht möglich.
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 14.2 SZU	Begehren
	Linie Nr. S4 Letzte Verbindung ab Zürich HB Richtung Langnau, wieder 00.38 Uhr - wie das schon mal fast mit der Verbindung 00.28 Uhr (während Bauarbeiten) war.
	Haltung MVU
	Aufgrund von Unterhaltsfenstern in der Nacht kann die letzte S4 nicht später verkehren.



	Haltung RVK
	Ablehnen
Traktandum 6: Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG)	
6.1 Informationen VBG	
Thomas Kreyenbühl	<p>Führt anhand einer Präsentation durch das Traktandum.</p> <p>Fahrgastzahlen</p> <p>Im Jahr 2022 konnten die VBG 35.6 Mio. Fahrgäste befördern. Die Hochrechnungen für das Jahr 2023 deuten darauf hin, dass die Fahrgastzahlen wieder höher ausfallen als im Jahr 2019. Auf den Linien 781 und 787 sind die Fahrgastzahlen schon jetzt höher als im Vergleichsjahr 2019.</p> <p>Pünktlichkeit</p> <p>Mit 91.5%, was einer Verspätung von weniger als 2 Minuten aller Kurse gleichkommt, verkehren die VBG nach wie vor sehr pünktlich und dies trotz Zunahme des motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>E-Mobilität bei der VBG</p> <p>Seit Mitte Februar 2023 sind auf der Linie 759 integral sieben e-Busse, zu erkennen an der grünen Farbe, im Einsatz. Auf der ganzen Linie 768 sollten ab Dezember 2024 sechs e-Gelenkbusse zum Einsatz kommen.</p>
Matthias Probst	Welches Stromangebot nutzt die VBG um diese Busse zu laden?
Thomas Kreyenbühl	Am Flughafen Zürich steht eine Schnellladestation, welche die Busse für die Linie 759 mit «Wasserstrom Schweiz» auflädt. Die VBG verkehren umweltfreundlich und aus Gründen der Glaubwürdigkeit, wird erneuerbare Energie verwendet.
6.1 Begehren VBG	
Nr. 25 VBG	Begehren Nr. 10 aus FPV 2022-2023
	Linie Nr. 781 + 787
	Anschluss
	<i>Es macht keinen Sinn, dass die Abfahrtszeit genau gleich sind, hier entstehen immer wieder Verwirrungen in der umgekehrten Form. Sie möchten doch das Angebot gross halten. Wenn sie eine Buslinie in der Zeit verschieben, dann wäre das Angebot grösser. Mir ist bewusst, dass die Buslinie Anschlüsse abwarten oder gewähren müssen. Bei der Buslinie Bus B 781 10285 Richtung Glattbrugg, Giebeleichstrasse, handelt es sich um eine Tennisroute, darum ist es egal, wann er abfährt.</i>
	Haltung MVU
	<i>Die VBG hat per Fahrplanwechsel im Dezember 2019 Anpassungen bei den Abfahrtszeiten der Linie 781 vorgenommen, um tagsüber eine bessere zeitliche Verteilung zu erreichen. Während der Randzeiten (Mo-Fr: 20-24 Uhr, Sa: 6-9 Uhr, 20-24</i>



9/40

Uhr, So: 6-10 und 20-24 Uhr) liegen die Linien 781 und 787 zeitlich aus folgenden Gründen nahe beieinander:

Die Fahrplanlage der Linie 787 kann generell nicht verschoben werden, da diese auf S-Bahn-Anschlüsse am Bahnhof Dietlikon ausgerichtet ist. Während der Randzeiten (Mo-Fr: 20-24 Uhr, Sa: 6-9 Uhr, 20-24 Uhr, So: 6-10 und 20-24 Uhr) ist eine Verschiebung der Abfahrtszeiten der Linie 781 nicht möglich, da die Linien 768 und 781 miteinander verknüpft sind und ohne den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs kein Handlungsspielraum besteht. Der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs würde Zusatzkosten von ca. CHF 0.2 Mio. verursachen. Diese finanziellen Mittel stehen im Fahrplanverfahren 22/23 nicht zur Verfügung. Mit dem mittelfristigen Einsatz von E-Bussen auf der Linie 768 wird die betriebliche Verknüpfung zwischen den Linien 768 und 781 aufgehoben und die Abfahrtszeiten der Linie 781 können während der Randzeiten verschoben werden.

Die VBG prüft ob mit einer Verschiebung der Fahrplanlage der Linie 768 die Abfahrtszeiten der Linie 781 verschoben werden. Hierzu sind aber vertiefte Abklärungen erforderlich, da dies einen Einfluss auf die Anschlüsse der Linie 768 in Oerlikon, Opfikon und am Flughafen hat.

Empfehlung VBG: Begehren prüfen

Haltung RVK

Unterstützen und im FPV 2024/2025 erneut prüfen

Haltung MVU

Die betriebliche Verknüpfung der Linien 768 und 781 werden im Fahrplanverfahren 24 aufgelöst. Dies schafft auf der Linie 781 den nötigen Handlungsspielraum für eine Verschiebung der Fahrplanlage. Die Verschiebung der Fahrplanlage der Linie 781 zwecks besserer Verteilung der Abfahrtszeiten der Linien 781 und 787 ist somit möglich und das Begehren ist umsetzbar. Mit der Verschiebung der Fahrplanlage der Linie 781 ändern sich für die Stadt Opfikon die Anschlüsse in Oerlikon. Da die Stadt Opfikon von diesem Begehren betroffen ist, wird das Begehren auch an der RVK Glattal behandelt.

Empfehlung VBG: Begehren zustimmen

Haltung RVK

Unterstützen

Nr. 29
VBG

Begehren

Linie Nr. 781/787/N78

Nächte mit Nachtnetzbetrieb:

Der letzte Bus der Li 781/787 verkehrt um 00:04 Uhr ab Hst Genossenschaftsstrasse Ri Bhf. Oerlikon, der erste N78 knapp zwei Stunden später um 2:00 Uhr (anschliessend 3:00 Uhr und 4:00 Uhr).

Der erste N78 muss ohnehin um 01:11 Uhr am Bhf. Oerlikon abfahren. Deshalb wäre es zu prüfen, ob dieser Bus von der VBG-Garage ab Genossenschaftsstrasse um 01:00 Uhr als Li N78 zum Bhf. Oerlikon fahren könnte.



10/40

	<p>Die zusätzlichen Zeitkosten wären überschaubar und die zweistündige Lücke beheben.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Das Nachfragepotenzial für einen zusätzlichen Kurs ab Genossenschaftsstrasse auf der Linie 781 um 1.00 Uhr nach Oerlikon wird gering sein. Da die Fahrt mit der Depotausfahrt der Linie N78 effizient produziert werden kann, ist das Begehren umsetzbar.</p> <p>Empfehlung VBG: Begehren zustimmen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Unterstützen</p>
Nr. 11 VBG	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 768</p> <p>Die Linie 768 verkehrt stadtauswärts insbesondere in den Randstunden praktisch gleichzeitig wie die Linie 14 - und danach für 15 Minuten wieder nichts mehr. Es wäre gut, könnten die Abfahrten des 768ers um 7.5 Minuten geschoben werden. Zudem sollte die Linie 768 wie der 14er am Abend ebenfalls im 10'-Takt verkehren - immerhin befinden sich fast die Hälfte der Haltestellen in der Stadt Zürich.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Die betriebliche Verknüpfung der Linien 768 und 781 werden im Fahrplanverfahren 24 aufgelöst. Dies schafft auf der Linie 768 den nötigen Handlungsspielraum für eine Verschiebung der Fahrplanlage. Die Verschiebung der Fahrplanlage der Linie 768 ab Oerlikon stadtauswärts zwecks besserer Verteilung der Abfahrtszeiten der Linien 14 und 768 am Abend ist somit möglich und dieser Teil des Begehrens ist umsetzbar. Mit der Verschiebung der Fahrplanlage ändern sich für die Stadt Opfikon die Anschlüsse am Flughafen und in Oerlikon. Da die Stadt Opfikon von diesem Begehren betroffen ist wird das Begehren auch an der RVK Glattal behandelt.</p> <p>Das Angebot der Linie 768 wurde in den vergangenen Fahrplanverfahren stetig ausgebaut. Die Linie verkehrt in den Spitzenzeiten im 7.5'-Takt und tagsüber im 10'-Takt. Die Linie verkehrt am Werktag erst ab 20.45 Uhr im 15'-Takt. Am Samstag verkehrt die Linie 768 zwischen 8.15 bis 20.15 Uhr im 10'-Takt und während den übrigen Zeiten im 15'-Takt. Am Sonntag wird der 10'-Takt zwischen 9.45 bis 20.15 Uhr im 10'-Takt und in den übrigen Zeiten im 15'-Takt. Eine Verlängerung des 10'-Takts am Abend ist aktuell nicht möglich, da das Nachfragepotenzial zu gering ist und keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.</p> <p>Empfehlung VBG:</p> <p>Begehren (Teil 1) Verschiebung Abfahrtszeiten Linie 768 am Abend stadtauswärts zustimmen.</p> <p>Begehren (Teil 2) Erweiterung 10'-Takt am Abend ablehnen.</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Teil 1 unterstützen</p>



11/40

	Teil 2 ablehnen
Nr. 15 VBG	Begehren
	Linie Nr. 491 Die Buslinie 491 soll zu Hauptverkehrszeiten bis zur Haltestelle Bucheggplatz verlängert werden. Der Halteort könnte am Bucheggplatz durch die Streichung von Taxi-Parkplätzen gewonnen werden. Begründung: <ol style="list-style-type: none">1. Die VBZ Buslinien in ZH Affoltern sind überlastet und zurzeit im Angebot reduziert. Da könnte man Abhilfe schaffen, in dem andere Transportdienstleister (VBG) ihre Unterstützung anbieten.2. Für die Buspassagiere auf der Linie 491 vom Furttal in Richtung Zürich stellt die Endhaltestelle Zehntenhausplatz kaum das Endziel ihrer Reise dar. Vielmehr ist der Zehntenhausplatz für sie ein Umsteigeort. Die Umsteigebeziehungen auf andere ÖV Linien sind am Zehntenhausplatz jedoch sehr unattraktiv. Dieses Manko wird leider auch mit dem Tram Affoltern nicht behoben (Inselhaltestelle nur für Tram). Wenn das Tram Affoltern realisiert ist, wird es für die Buspassagiere der Linie 491 attraktiver sein, wenn sie an einer kombinierten Tram-/Bushaltestelle auf das Tram umsteigen können.3. Die Buslinie 491 wendet in der Strassen Zehntenhausstrasse, In Böden und Jonas-Furrer-Strasse. Dies widerläuft der positiven Zentrumsentwicklung Affolterns und der Bemühungen für einen attraktiven, verkehrsberuhigten Zentrumsplatz in Affoltern.4. Der Zuwachs an Wohnungen in Regensdorf wird die Frequenzen auf der Buslinie 491 von und nach Zürich erhöhen.
	Haltung MVU Eine Verlängerung der Linie 491 an den Bucheggplatz entspricht nicht der planerischen Stossrichtung der VBG. Mit dem Projekt Tram Affoltern werden in Zukunft ausreichende Beförderungskapazitäten angeboten und an der Haltestelle Hungerbergstrasse wird eine gute Umsteigemöglichkeit von der Linie 491 auf die Tramlinie 11 zur Verfügung stehen. Zudem ist im Fahrplanverfahren 25/26 die Verlängerung der Buslinie von Regensdorf an den Bahnhof Affoltern mit Anschluss auf die S6 von und nach Zürich geplant. Empfehlung VBG: Begehren ablehnen
	Haltung RVK Ablehnen



12/40

Nr. 27 VBG	Begehren
	<p>Linie Nr. 491</p> <p>Der Bus der Linie 491 von Hüttikon nach Zürich, Zehntenhausplatz soll neu am Zehntenhausplatz nicht mehr über die Strasse In Böden sondern über die Riedenhaldenstrasse mit Halt beim Bahnhof Zürich-Affoltern verkehren.</p> <p>Begründung: Die Zentrumsentwicklung Zürich-Affoltern der Stadt Zürich plant in Absprache mit den angrenzenden Grundeigentümern an der Strasse In Böden einen neuen Zentrumsplatz. Dieser soll möglichst verkehrsfrei sein, um die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung und den Raum für Veranstaltungen sicherzustellen. Der Bus der Linie 491 soll deshalb über die Riedenhaldenstrasse verkehren.</p> <p>Wir sind uns bewusst, dass es dafür möglicherweise einen zusätzlichen Bus braucht, möchten aber darauf hinweisen, dass ein solcher infolge der geplanten Tempo 30 Zone an der Furttalstrasse sowieso benötigt wird, um den Fahrplan einhalten zu können. Zudem ist ein Halt beim Bahnhof Zürich-Affoltern sicher auch im Interesse der Passagiere.</p>
	<p>Haltung MVU</p> <p>Die VBG steht bezüglich dieses Themas mit dem Quartierverein Affoltern in Kontakt und das Begehren entspricht der VBG-Planung. Die Verlängerung der Buslinie an den Bahnhof Zürich-Affoltern mit Anschluss auf die S6 nach Zürich HB erfordert den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs. Im Fahrplanverfahren 2024 stehen hierzu keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Die VBG hat die finanziellen Mittel für die Verlängerung der Buslinie an den Bahnhof Zürich Affoltern beim ZVV für das Fahrplanverfahren 25/26 beantragt. Läuft alles plangemäss, wird die Buslinie im Fahrplanverfahren 25/26 an den Bahnhof Zürich Affoltern verlängert.</p> <p>Empfehlung VBG:</p> <p>Begehren unter dem Vorbehalt zustimmen, dass die Umsetzung des Begehrens frühestens im Fahrplanverfahren 25/26 möglich ist.</p>
	<p>Haltung RVK</p> <p>Zurückstellen und unterstützen für FPV 2025/2026</p>

Traktandum 7: Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

7.1 Begehren VBZ

Nr. 01 VBZ	Begehren
	<p>Linie Nr. 61</p> <p>Geplant ist, die Buslinie 61 am Sonntagvormittag nur noch im 30'-Minutentakt zu fahren. Bitte auch am Sonntagvormittag im 15'-Minutentakt fahren.</p> <p>Es gibt Leute, welche z. B. in die Kirche/Messe möchten - auch mit Rollstuhl; Familienbesuche, Ausflüge, Ferienreisen mit Koffern etc. sollten auch am Sonntag früh möglich sein.</p>



	Haltung MVU
	<p>Das Gesamtkonzept für die Linien 37, 61/62, 75, 79 & 94 ist über die letzten Jahre in Zusammenarbeit mit den Quartiervereinen entwickelt worden. Um die wesentlichen Zielsetzungen (z.B. Taktverdichtung Hauptverkehrszeit, attraktives Randzeitenangebot am Abend) zu erreichen und um gleichzeitig im Kostenrahmen zu bleiben, ist als Kompromiss für die Linie 61 für den Sonntagvormittag, vor 12 Uhr, der 30'-Takt festgelegt worden (statt heute 20'-Takt). Ergänzt wird das Angebot auf der Mühlackerstrasse ab 9 Uhr durch die neu bis Mühlacker verlängerte Linie 37, welche um 15 Minuten versetzt zur Linie 61 stadteinwärts unterwegs ist.</p> <p>Sofern Finanzmittel verfügbar sind, soll das Angebot der Linie 61 am Sonntagmorgen im möglichen Zeitraum (z.B. schon zwischen 9-12 Uhr) zum 15'-Takt verdichtet werden.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren annehmen</p>
	Haltung RVKZ
	Unterstützen
Nr. 05 VBZ	Begehren
	<p>Linie Nr. 75</p> <p>Die Linie 75 ist in der Stosszeit zu verdichten. Mit der Bautätigkeit im Bereich der Birch-/Glattalstrasse genügt die bestehende Kapazität / Leistungsfähigkeit bei weitem nicht mehr.</p> <p>Allenfalls ist auch eine Buslinie zu prüfen, welche den Bereich Birch-/Glattalstrasse und Leimgrübelstrasse direkter an den Bhf. Oerlikon anbindet (via Seebach, ohne Halt nach Oerlikon).</p>
	Haltung MVU
	<p>Gegenwärtig bestehen noch genügend Kapazitäten in den Fahrzeugen der Linie 75. Im Rahmen der Aktualisierung der Netzentwicklungsstrategie wird auch die Führung der Buslinien nördlich des Bahnhof Oerlikons geprüft.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 prüfen</p>
Beat Oberholzer	Ist eine Verlängerung bis Bahnhof Oerlikon möglich? Beantragt, das Begehren im nächsten Fahrplanverfahren nochmals zu behandeln.
Johannes Eckert	So einfach ist eine Verlängerung nicht möglich und die Kosten sind relativ hoch, weil auch noch zusätzlich Fahrzeuge für den 7.5'-Takt anzuschaffen sind.
	Haltung RVKZ
	Zurückstellen für FPV 2025/2026
Nr. 06 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 80



14/40

	<p>Die Busse der Linie 80 sind insbesondere während der Semester morgens/vormittags ab ca. 7:30 Uhr bis nach 10:00 Uhr und nachmittags/abends ab ca. 16:00 Uhr zwischen ETH Hönggerberg und Oerlikon derart überbelegt, dass man oft nicht mehr ein- und kaum aussteigen kann. Zwischen ETH Hönggerberg und Altstetten sei es oft das Gleiche, habe ich gehört.</p> <p>Konkret: Mein Arbeitsweg führt mit dem 80er über die ETH Hönggerberg. Von ca. 7:30 Uhr bis nach 10:00 Uhr ist der Bus derart übervoll belegt v.a. mit Studenten, dass ich an meiner Haltestelle gar nicht mehr einsteigen kann. Oft bleibt mir nichts anderes übrig, als zu Fuss zu gehen. Menschen mit eingeschränkter Mobilität können das aber nicht, die sind dann völlig isoliert. In umgekehrter Richtung ist es so, dass ab ca. 16:00 Uhr an der ETH Hönggerberg so viele Studenten zusteigen, dass man später kaum mehr aussteigen, und an den folgenden Stationen niemand mehr einsteigen kann.</p> <p>Dieser Zustand ist unzumutbar für alle, die betroffenen Studenten selber, aber insbesondere auch für die Quartierbevölkerung: Wir kommen gar nicht mehr von zu Hause weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Terminen. Leute, die nicht so gut zu Fuss sind, können gar nicht mehr Bus fahren, Personen mit Gepäck oder Kinder(-wagen) haben keine Chance, einsteigen zu können. Auf der Linie 37 ist es das gleiche Problem.</p> <p>Dieser Missstand ist unhaltbar. Die Stadt, die VBZ und die ETH sind gehalten, ihre Verantwortung wahrzunehmen und das Problem zu lösen, indem der Fahrplan verdichtet wird oder indem zu den Hauptverkehrszeiten auf den betroffenen Strecken Shuttlebusse eingesetzt werden.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Das Fahrplanangebot der Linie 80 ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ausgebaut worden – zuletzt wurde in den Stosszeiten zum 6'-Takt verdichtet (auch während Semesterferien). Im laufenden Fahrplanverfahren wird während den Stosszeiten zwischen ca. 7:00-9:30 Uhr und 16:30-19:15 Uhr die neue HVZ-Linie 42 eingeführt, welche die Linie 80 zwischen ETH Hönggerberg und Glaubtenstrasse entlasten wird. Zudem läuft die Umsetzungsplanung für die Umstellung der Linie 80 auf Doppelgelenktrolleybusse, womit das Platzangebot nochmals markant vergrössert wird (Umstellung voraussichtlich per Dezember 2026).</p> <p>Empfehlung VBZ: Das Begehren wird aus Sicht VBZ mit der Linie 42 und der geplanten Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse erfüllt.</p>
Matthias Probst	<p>Dies ist während den Stosszeiten eine klassische Punkt-zu-Punkt Verbindung. Wäre der Einsatz eines Shuttlebusses auf dieser Linie nicht günstiger? Ein Shuttle könnte sich auf die Vorlesungszeiten ausrichten.</p>
Johannes Eckert	<p>Der Nachteil des Shuttlebusses ist, dass der Bus nur von jenen Passagieren benutzt werden kann, die vom Anfangs- bis zum Endpunkt fahren, zumal am Bahnhof Oerlikon der 80er noch nicht voll besetzt ist und sich erst nach und nach füllt. Mit der Einführung der Linie 42 sowie der Umstellung der Linie 80 auf Doppelgelenkt-</p>



15/40

	<p>rolleybusse, bietet sich eine neue Verbindung, mit erhöhter Kapazität bei gleichbleibendem Fahrplan an. Die Netzentwicklungsstrategie 2040 könnte ja noch weitere Verbindungen hervorbringen. Die Verbindungen nach ETH-Hönggerberg sind schon jetzt den Vorlesezeiten angepasst. Aus Sicht der VBZ ist ein dichteres Angebot gegenüber einem Shuttlebetrieb zielführender.</p>
Andreas Kirstein	<p>Die ETH hat mit dem E-Link bereits eine Shuttleverbindung vom HB ins ETH-Zentrum initiiert. Es kann nicht die Aufgabe von Privaten sein, die Anbindung der ETH mit dem öffentlichen Verkehr zu initiieren oder zu finanzieren. Es wurden die Vorlesezeiten ausgedehnt. Dadurch entsteht eine Entlastung auf die Pendlerströme, jedoch ist die Situation noch nicht zufriedenstellend.</p>
Michael Baumer	<p>Das Begehren verlangt eine Kapazitätserweiterung. Mit den Massnahmen der VBZ ist dies so gegeben.</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Das Begehren wird erfüllt.</p>
Nr. 20 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 61/62</p> <p>Es ist eine Buslinie zu planen, welche die Quartiere Unteraffoltern und Seebach mit dem Bahnhof Oerlikon ohne Queren eines Bahnübergangs verbindet. Denkbar ist folgende Route: Mühlacker - Unteraffoltern - Waidhof - Schwandenholz - Birchstrasse - Binzmühlestrasse - Bahnhof Oerlikon.</p> <p>Der Bahnübergang Zehntenhausstrasse sowie das Linksabbiegen am Zehntenhausplatz in Richtung Glaubtenstrasse sind häufig Gründe für Verspätungen.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Das Begehren wird im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 geprüft und dort beantwortet.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 prüfen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Zurückstellen und im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 prüfen</p>
Nr. 23 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 75 und 12</p> <p>Gemäss Fahrplanentwurf 2024 wird die Buslinie 75 ab Dezember 2023 bis "Auzelg Ost" verlängert. Die Ankunftszeiten des Bus 75 an der Haltestelle "Auzelg" scheinen allerdings nicht mit den Abfahrtszeiten des Trams 12 in Richtung Flughäfen abgestimmt zu sein. Dies steht allerdings im Gegenzug zur Aussage von Stadtrat Baumer anlässlich des vorletzten Schwamendingen Diagonal, dass Ankunfts-/Abfahrtszeiten des Bus 75 mit dem Tram 12 wenn immer möglich aufeinander abge-</p>



16/40

	<p>stimmt werden. Stimmt das oder werden diese noch aufeinander abgestimmt? Optimal wäre eine max. Umsteigezeit von 3-4 Min. (Schwamendingen > Flughafen und Flughafen > Schwamendingen).</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Mit dem neuen Fahrplankonzept auf der Linie 75 und der viertelstündlichen Weiterführung ab Schwamendingerplatz bis Auzelg Ost verbessern sich die Anschlüsse von Schwamendingen in Richtung Flughafen via Auzelg Ost aus zwei Gründen:</p> <p>Da beide Linien im 15'-Takt fahren, ist der Umstieg 4x pro Stunde möglich (statt heute 3x pro Stunde mit unterschiedlich langen Wartezeiten)</p> <p>Beträgt die Umsteigezeit konsequent ca. 7-9 Minuten je nach Tageszeit, womit Reisenden mit Gepäck einerseits und zudem im Falle einer kleinen Verspätung andererseits genügend Umsteigezeit bleibt</p> <p>In Gegenrichtung ist der Anschluss aufgrund weiterer Abhängigkeiten bei der Fahrplanung nur sehr knapp möglich (ca. 2 min Umsteigezeit), weshalb dieser nicht offiziell sein wird. Da die Linie 75 im Abschnitt Schwamendingerplatz – Aubrücke gleichzeitig die Funktion der Taktverdichtung zur Linie 62 übernimmt und zudem auch Anschlüsse von und zur Linie 14 berücksichtigt werden müssen, ist eine weitere Anpassung der Fahrplanlage nicht möglich.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Ablehnen</p>
<p>Nr. 24 VBZ</p>	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 64</p> <p>Ich begrüsse die angepasste Linienführung der Buslinie 64. Die Elimination des Wendemanövers am Knoten Neunbrunnen-/Kügelillostrasse mit Befahren und Überwischen des Gehwegs erachte ich als positiv.</p> <p>Jedoch möchte ich das Bedürfnis äussern die Ankunftszeiten am Bahnhof Oerlikon anzupassen. Mit den vorgesehenen Ankunftszeiten (Bhf. Oerlikon an xx.05/20/35/52 zur HVZ am Morgen) wird der schlanke Anschluss an den Fernverkehr (Oerlikon ab xx.44/46 bzw. xx.14/16) unattraktiver gestaltet. Dies ist dahingehend suboptimal, dass ein stabiler und schlanker Anschluss aus dem Gebiet Binderweg/Kügelillostrasse/Arnikaweg an den Fernverkehr verloren geht. Aufgrund der schwankenden Zuverlässigkeit der Linie 80 fehlt für das erwähnte Gebiet eine Alternative für einen stabilen Anschluss an den Fernverkehr.</p> <p>Mir ist bewusst, dass mein Anliegen ein "Beklagen auf sehr hohem Niveau" ist. Nichtsdestotrotz ersuche ich Sie, die Ankunftszeiten der Linie 64 am Bahnhof Oerlikon für den Fahrplanwechsel gemäss meinem Input anzupassen.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Die vom Begehrenssteller vorgeschlagene Anpassung der Fahrplanlage ist sinnvoll und soll deshalb so umgesetzt werden.</p>



17/40

	Empfehlung VBZ: Begehren annehmen
	Haltung RVK
	Unterstützen
Nr. 02 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 66 Als Anlieger Nidelbadstrasse 110 bei der Provisorischen Busstation "Obere Hornhalde" der Buslinie 66 von Neubühl nach der Kirche Kilchberg beobachte ich seit längerer Zeit die Frequenz der Passagierzahlen. Ausser in den Morgenstunden von 7 bis 8 Uhr ist der Bus unterfrequentiert. Die meisten Busse nachts verkehren meistens mit 0, selten bis 3 Passagieren. Gleiches gilt von 9 bis 20 Uhr mit leicht erhöhter Frequenz. Dieser Busbetrieb ist somit wirtschaftlich und ökologisch unsinnig. Wie schon einmal sollte die Verlängerung dieser Buslinie nach Kirche Kilchberg deshalb eingestellt werden.
	Haltung MVU
	Der Linienbetrieb der Linie 66 nach Kilchberg ist per Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aufgenommen worden. Die Erfahrung zeigt, dass zwischen 2-4 Jahren Anlaufphase vergehen müssen, bis eine Beurteilung der Fahrgastzahlen fundiert erfolgen kann. Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 10 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 66 Die Verlängerung vom Neubuehl nach Kilchberg ist wieder abzuschaffen. Sie ist vom Passagieraufkommen her unnötig (wie bereits die früher mangels Benutzung aufgehobene Vorgängerlinie), führt im Neubuehl mit den engen Strassenverhältnissen nur zu völlig unnötigen, erheblichen Problemen mit Lärmproblemen für die Anwohner und ist finanziell extrem unrentabel. Die benutzten Strassen sind für grosse Busse gar nicht geeignet.
	Haltung MVU
	Der Linienbetrieb der Linie 66 nach Kilchberg ist per Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aufgenommen worden. Die Erfahrung zeigt, dass zwischen 2-4 Jahren Anlaufphase vergehen müssen, bis eine Beurteilung der Fahrgastzahlen fundiert erfolgen kann. Für die engen Platzverhältnisse sind überdies Lösungen in Arbeit. Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK



18/40

	Ablehnen
Nr. 13 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 66 Auf die Weiterführung der Buslinie 66 nach Kilchberg ist zu verzichten. Die Strassen sind viel zu eng und der Betrieb, wenig genutzt, wie der Ortsbus Kilchberg, gefährdet Kinder und andere Fussgänger. Sie haben ja die Kalamität beachtet, dass der Bus in eine Wiese fuhr, weil die Strassen im Neubühl so eng sind. Zudem generiert der Busbetrieb völlig unnötigen Lärm für die Anwohner. Der Bus 66 soll wie bisher fahren. Nach langem Hin und Her wurde nämlich eine sehr gute 7-Minuten Taktlösung gefunden. Unbedingt wieder zur alten Form zurückkehren, danke!
	Haltung MVU
	Der Linienbetrieb der Linie 66 nach Kilchberg ist per Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aufgenommen worden. Die Erfahrung zeigt, dass zwischen 2-4 Jahren Anlaufphase vergehen müssen, bis eine Beurteilung der Fahrgastzahlen fundiert erfolgen kann. Für die engen Platzverhältnisse sind überdies Lösungen in Arbeit. Seit 8. Mai 2023 verkehrt die Linie 66 zudem auch wieder im 7.5'-Takt (Vorübergehende Taktreduktion war/ist nicht Teil des Fahrplanverfahrens). Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 16 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 72 und 13 Anschluss Tram 13 am Sonntag. Unter der Woche sind die Umsteigezeiten von Bus 72 auf Tram 13 vier bis fünf Minuten. Am Sonntag sind diese nur ein bis zwei Minuten. Bei zwei Minuten reicht die Zeit nur, wenn der Bus pünktlich ist, bei einer Minute reicht die Zeit meistens nicht. Schön wäre, wenn auch am Sonntag (bei 15 oder 10 Minuten Takt) dieselben Umsteigezeiten wären.
	Haltung MVU
	Die Fahrplanlagen der Linien 13 und 72 orientieren sich an unterschiedlichen anderen Linien im Netz: Die Linie 13 muss zu den beiden anderen Linien 4 und 17 in der Limmatstrasse passen, jene der Linie 72 insbesondere zu Linie 33 auf der Hardbrücke. Dadurch ergibt sich, dass die Linien 72 und 13 an der Waffenplatzstrasse je nach Taktdichte und Tageszeit teilweise unglücklich zufällig aufeinandertreffen. Eine Fahrplananpassung ist aufgrund der oben genannten Abhängigkeiten aber leider nicht möglich.



19/40

	Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 18 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 72 und 13 Umstieg Waffenplatzstrasse. Von Tram 13 auf Bus 72. Wenn man mit dem Tram 13 aus der Innenstadt an der "Waffenplatzstrasse" aussteigt, sieht man den Bus 72 gerade abfahren oder er ist vor kurzer Zeit abgefahren. Wenn er bei Verspätung gerade einfährt, reicht die Zeit oft auch nicht und der Bus fährt ab und lässt 10 – 20 Personen stehen. Besonders störend ist dies bei einem Streckenunterbruch in der See- / Albisstrasse. Dann wird eine Umleitungsempfehlung mit Tram 13 und Bus 72 über Waffenplatzstrasse gegeben.
	Haltung MVU
	Die Fahrplanlagen der Linien 13 und 72 orientieren sich an unterschiedlichen anderen Linien im Netz: Die Linie 13 muss zu den beiden anderen Linien 4 und 17 in der Limmatstrasse passen, jene der Linie 72 insbesondere zu Linie 33 auf der Hardbrücke. Dadurch ergibt sich, dass die Linien 72 und 13 an der Waffenplatzstrasse je nach Taktdichte und Tageszeit teilweise unglücklich zufällig aufeinandertreffen. Eine Fahrplananpassung ist aufgrund der oben genannten Abhängigkeiten aber leider nicht möglich. Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 3.1 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 70 Frühkurs der Linie 70 mit Abfahrt 04:40 Uhr ab Mittelleimbach und Ankunft 04:52 Uhr am Bahnhof Wollishofen für einen direkten Anschluss an die S-Bahn 19016 nach Zürich Flughafen zu erhalten mit Ankunft 05:29 Uhr, im aktuellen Fahrplan ist die früheste Ankunft am Flughafen ab Mittelleimbach erst um 06:12 Uhr möglich (mit der 1. Alternative, zu Fuss in den Sood-Oberleimbach und ab dort mit der S4 05:06 Uhr und Ankunft am Flughafen um 05:41 Uhr oder mit der 2. Alternative zu Fuss an die Butzenstrasse und dann mit Tram 7 um 04:49 Uhr ab Butzenstrasse, mit Ankunft um 05:24 Uhr am Flughafen).
	Haltung MVU
	Das Begehren wurde bereits im letzten Fahrplanverfahren gestellt und aufgrund der niedrigen Auslastung einerseits sowie der zu erwartenden Mehrkosten andererseits abgelehnt. Das Einzugsgebiet der Linie 70 ist durch die S4 und die Linie 7



20/40

	<p>für die ersten Verbindungen bereits als erschlossen zu betrachten, weshalb ein zusätzlicher Frühkurs auf der Linie 70 nicht wirtschaftlich wäre.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Ablehnen</p>
Nr. 07 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 5</p> <p>Tramlinie 5 bitte Sonntags auch bis Laubegg fahren lassen (anstatt nur Enge) und endlich verlässlich Trams mit Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen fahren lassen.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Die Führung der Linie 5 auf dem Abschnitt Bhf. Enge – Laubegg ist an Nachfragespitzen orientiert, weshalb dieser Abschnitt der Linie 5 Mo-Sa ca. während den normalen Arbeitszeiten und Öffnungszeiten der Sihlcity in Betrieb ist. Am Sonntag hingegen ist die Kapazität der Linie 13 ausreichend, weshalb ein zusätzlicher Betrieb der Linie 5 nicht wirtschaftlich ist.</p> <p>Mit der fortlaufenden Inbetriebnahme von weiteren Flexity-Trams ist kurz- bis mittelfristig die Umstellung der Linie 5 auf Cobra-Trams auch an Werktagen möglich, wie dies heute an Sonntag in der Regel schon der Fall ist.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Ablehnen</p>
Nr. 17 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 66</p> <p>Ausstieg Bus 66. In der Stosszeit fährt der Bus 66 bis "Bahnhof Enge / Bederstrasse". Er hält dabei an der "Waffenplatz- / Bederstrasse". Praktisch alle Leute, die hier aussteigen gehen zur Tramhaltestelle "Waffenplatzstrasse".</p> <p>Schön wäre, wenn der Bus 66 statt an der "Waffenplatz- / Bederstrasse" an der Tramhaltestelle "Waffenplatzstrasse" halten würde. Man hätte somit auch eine zusätzliche Verbindung von der "Waffenplatzstrasse" zum "Bahnhof Enge", was speziell bei Störungen von Vorteil wäre.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Aufgrund der verkehrlichen Gesamtsituation ist ein Halt der Linie 66 an der (Tram-) Haltestelle Waffenplatzstrasse Richtung Bahnhof Enge nicht zweckmässig. Einerseits wird so der Verkehr auf der Bederstrasse und somit, mangels Eigentrasse, auch der übrige Tram- und Busbetrieb behindert, andererseits muss aufgrund der Knotensteuerung der Kreuzung Waffenplatz-/Bederstrasse ohnehin in den meisten Fällen vor der Ampel angehalten werden. Zudem können Fahrgäste aus der Linie 66 kantengleich auch am Bahnhof Enge auf alle stadteinwärts führenden Tramlinien umsteigen.</p>



21/40

	Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 19 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 66 Umstieg Morgental Von Bus 66 auf Bus 72. Fahrt aus Raum Neubühl nach Waffenplatzstrasse Während der Stosszeit verkehrt jeder zweite Bus 66 via Mutschellen- / Waffenplatzstrasse. Dazwischen muss man im "Morgental" umsteigen. Die Umsteigezeiten sind so, dass man den Bus 72 gut erreicht. Ab ca. 20:00 Uhr ändert der Takt und der Bus 72 fährt ungefähr gleichzeitig mit der Ankunft von Bus 66 ab. Schön wäre, wenn auch am Abend der Umstieg gewährleistet wäre.
	Haltung MVU
	Die Fahrplanlage der Linie 66 ist in erster Priorität an den Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Linie 7 orientiert. Die Fahrplanlagen der Linien 7 und 72 hingegen sind an verschiedenen anderen Linien im restlichen Netz orientiert (Linie 72 z.B. an Linie 33). Durch unterschiedliche Taktichten und Fahrzeiten (abends teilweise schneller als in den Stosszeiten), haben die Linien 7 und 72 unterschiedliche Ankunfts-/Abfahrtszeiten in Morgental je nach Tageszeit. Leider ergibt sich dadurch, dass in den Rand-stunden kein "schlanker Anschluss" zwischen den Linien 66 und 72 möglich ist, ohne dabei den A-schluss zwischen Linie 7 und 66 zu verschlechtern. Das Begehren ist somit nicht umsetzbar. Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 21 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 66 Haltestelle Bus 66 "Morgental" Viele Leute aus dem Raum Waffenplatz-, Mutschellen- und Rieterstrasse kaufen im Morgental ein und fahren mit dem Bus 72 ab Morgental wieder zurück. Da kann es geschehen, dass man an der Haltestelle vom Bus 72 steht und wartet und da fährt der Bus 66 vorbei. Schön wäre, wenn der Bus 66 zusätzlich an der Haltestelle vom Bus 72 halten würde.
	Haltung MVU
	Im Regelfall ist die Haltestelle der Linie 72 vor der Migros Morgental durch ein Fahrzeug der Linie 72 belegt. Da weder ein "spontanes" Halten im Falle einer freien Haltekante noch das geplante Halten im Regelfall (Haltestelle belegt) betrieblich umsetzbar sind, kann die Linie 66 nicht ohne weitere Massnahmen dort



22/40

	<p>anhalten. Entweder müsste dazu die Haltestelle als Doppelhaltestelle ausgeführt werden (Baulicher Eingriff), oder aber die Linie 72 müsste in der Morgentalstrasse die Zeit abwarten (Aussteigehaltestelle), was nachteilig für alle Einsteiger wäre und zudem bei Überstellungen der Linie 72 Folgeprobleme nach sich ziehen kann. Beides ist demnach ebenfalls nicht zu empfehlen.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Ablehnen</p>
Nr. 30 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 66</p> <p>Für die Mobilität unserer Genossenschaft Neubühl ist die Buslinie 66 von grosser Bedeutung. Der Vorstand der Genossenschaft Neubühl vertritt die Haltung, dass angesichts einer stetigen Bevölkerungszunahme und dem Netto-Null-Ziel der Stadt bis 2040, der öffentliche Verkehr auf dieser Buslinie ausgebaut werden sollte. Die Generalversammlung der Genossenschaft Neubühl hat zudem 202 ein Leitbild Energie und Klima verabschiedet. Darin verpflichten wir uns, einen Beitrag zum umweltfreundlichen, ressourcen- und klimaschonenden Bauen, Wohnen und Leben zu leisten. Zur Erreichung dieser Ziele spielt der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle.</p> <p>Damit unsere Genossenschafterinnen und Genossenschafter auch an den Wochenenden nicht auf ihr Auto angewiesen sind ist es wichtig, dass künftig auch am Sonntag frühere Verbindungen angeboten werden. Für Wochenendaktivitäten mit oder ohne Gepäck ist ein Betriebsbeginn ab 09.00 Uhr deutlich zu spät.</p> <p>Wir beantragen im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2024, auf der Buslinie 66 sonntags ein Betriebsbeginn ab 06.00 Uhr morgens einzuführen.</p> <p>(auch per Mail zugestellt)</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Die Linie 66 weist in den Randstunden am Abend einen tiefen Belegungsgrad auf, weshalb anzunehmen ist, dass die Nachfrage auch in den Morgenstunden eher tief ausfallen wird. Aufgrund dessen wurden bisherige Begehren für einen früheren Betriebsbeginn abgelehnt, weil keine Finanzmittel zu Verfügung gestellt werden. Mit der Verlängerung der Linie 66 nach Kilchberg ist das Einzugsgebiet erheblich grösser, weshalb ein Betrieb mitunter nun mehr Nachfrage haben kann. Deshalb soll das Begehren im Sinne eines Versuchsbetriebs gemäss §10 Angebotsverordnung angenommen werden.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren annehmen. Das Begehren muss gleichermassen auch an der RVK Zimmerberg behandelt und angenommen werden.</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Unterstützen</p>
Nr. 31.1 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 66</p>



23/40

	<p>Am Sonntagmorgen frühere Abfahrtszeiten anbieten, da man am Sonntag ebenso wie an allen anderen Tagen verreisen kann und bzw. oft mehr mit ÖV unterwegs sein will, weil man Ausflüge etc. macht.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Die Linie 66 weist in den Randstunden am Abend einen tiefen Belegungsgrad auf, weshalb anzunehmen ist, dass die Nachfrage auch in den Morgenstunden eher tief ausfallen wird. Aufgrund dessen wurden bisherige Begehren für einen früheren Betriebsbeginn abgelehnt, weil keine Finanzmittel zu Verfügung gestellt werden.</p> <p>Mit der Verlängerung der Linie 66 nach Kilchberg ist das Einzugsgebiet erheblich grösser, weshalb ein Betrieb mitunter nun mehr Nachfrage haben kann. Deshalb soll das Begehren im Sinne eines Versuchsbetriebs gemäss §10 Angebotsverordnung angenommen werden.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren annehmen. Das Begehren muss gleichermassen auch an der RVK Zimmerberg behandelt und angenommen werden.</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Unterstützen</p>
Nr. 31.2 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 66</p> <p>Den Bus verlängern bis Bahnhof Wollishofen in den Zeiten, in denen er nicht in die Enge fährt. (Begründung s. unten)</p> <p>Begründung: Zweimal auf einer solch kurzen Strecke umsteigen zu müssen, wenn man an den Bahnhof Wollishofen fahren will (z.B. vom Neubühl aus) ist mühsam, zumal der Bus seit der Fahrplanänderung bzw. seit der Verlängerung nach und von Kilchberg selten pünktlich ist und man dann das Anschlussstram verpasst. Ausserdem könnte man dann auch auf den Bus 161/165 auf der Seeseite der Bahnlinie umsteigen.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Eine Führung/Verlängerung der Linie 66 nach Bhf. Wollishofen ist ein denkbarer Ansatz, bedarf aber weiterer Abklärungen und soll daher erst in einem späteren Fahrplanverfahren geprüft werden.</p> <p>Empfehlung VBZ: Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2027/2028 (übernächstes Fahrplanverfahren aufgrund Rhythmus-Verschiebung)</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Zurückstellen auf FPV 2027/2028</p>
Nr. 32 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 66</p> <p>Der Bus aus Richtung Kilchberg kommt öfters verspätet an der Widmerstrasse an und ich verpasste somit den Anschluss auf den 7ner wie auch die folgenden Verbindungen ab HB (die von der ZVV-App angegebenen Verbindungen) Am liebsten</p>



24/40

	wäre mir natürlich, der Bus 66 würde (wie der 70er, 184er, 185er) den Bahnhof Wollishofen bedienen.
	Haltung MVU
	Eine Führung/Verlängerung der Linie 66 nach Bhf. Wollishofen ist ein denkbarer Ansatz, bedarf aber weiterer Abklärungen und soll daher erst in einem späteren Fahrplanverfahren geprüft werden. Empfehlung VBZ: Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2027/2028 (übernächstes Fahrplanverfahren aufgrund Rhythmus-Verschiebung)
	Haltung RVK
	Zurückstellen auf FPV 2027/2028
Nr. 22 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 91 Unsere Bewohnenden würden es begrüßen, dass unser erster Quartierbus 91 Richtung Buchholz - also ab Station Segeten ins Zentrum Witikon für den Umstieg auf den Bus 31 zum Hbf. Zürich - am Sonntag bereits um 8.00 Uhr statt erst um 9.00 Uhr fahren würde. Nach einer Busreisezeit (mit kleiner Reservezeit) von ca. 45 Minuten ist am Hbf. kein vernünftiger EC oder IC mehr zu erreichen. Unsere Bewohnenden sind auch teils in der Mobilität eingeschränkt und können die Strecke zur Bushaltestelle Zentrum Witikon nicht gut zurücklegen. Somit zu meinem Anliegen: Könnte die erste Abfahrtszeit am Sonntag nicht auf 8.00 Uhr vorverlegt werden?
	Haltung MVU
	Das Begehren soll im Sinne eines Versuchsbetriebs nach §10 Angebotsverordnung angenommen werden. Der Betrieb soll neu eine Stunde früher, ab 7:54 Uhr ab Zollikerberg, Station beginnen. Überprüfung des Angebots auf das Fahrplanverfahren 27/28 hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit. Empfehlung VBZ: Begehren annehmen. Das Begehren muss gleichermassen auch an der RVK Pfannenstiel behandelt und angenommen werden.
	Haltung RVK
	Unterstützen
Nr. 33.1 VBZ	Begehren
	Linien Nr. 701/703/704 Witikon insgesamt und insbesondere der untere Teil (Eierbrecht/Drusbergstrasse) wird im Moment regelrecht umgepflügt; Ein- und Zweifamilienhäuser werden abgerissen und durch Häuser mit vier bis zwölf Wohnungen ersetzt. Sehr häufig ziehen Familien mit schulpflichtigen Kindern ein. Das führt zu einer erhöhten Frequenz der Bushaltestelle Drusbergstrasse der Buslinie 31, vor allem zwischen 7.00 und 9.00 Uhr - zu einer Zeit also, in der der 31 sowieso schon überfüllt ist.



25/40

	<p>Eine einfache und kostengünstige Massnahme zur Linderung dieser Situation wäre das Einführen eines Zusatzstopps der Linien 701, 703 und 704, die in Witikon bereits am Friedhof, an der Loorenstrasse und im Zentrum anhalten. Der Zeitverlust ist minimal, der Effekt beträchtlich.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Die Regionallinien 701, 703 und 704 sind primär zur Erschliessung der Nachbargemeinden gedacht, entsprechend werden in Witikon nur die Haltestellen angefahren, die aus Regionalsicht von Relevanz sind sowie zusätzlich die Haltestellen, welche von der Linie 31 nicht bedient werden können. Die Fahrgastzahlen der VBZ zeigen zudem, dass im Regelfall noch genügend Kapazitätsreserven in der Linie 31 vorhanden sind. Die Situation wird jährlich ausgewertet und wenn nötig werden auf der Linie 31 Massnahmen ergriffen (Finanzierung vorausgesetzt).</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Ablehnen</p>
Claudio Zihlmann	<p>Bestehen Kapazitätsreserven während der Stosszeiten und welche Massnahmen sind auf der Linie 31 noch möglich?</p>
Johannes Eckert	<p>Ein Doppelgelenktrolleybus wird von den VBZ als voll betrachtet, wenn sich mehr als 100 Personen darin befördern lassen. Dies wird bei Weitem nicht erreicht. Ausbauen kann man die Linie 31 noch. Im Moment wird im 7.5'-Takt gefahren. Ein 6- oder 5'-Takt ist, wenn nötig möglich.</p>
Nr. 33.2 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linie Nr. 31</p> <p>Als Zusatzbemerkung: Die Linienführung des 31ers um den Hegibachplatz, vor allem in Richtung Witikon, ist in meiner Empfindung grenzwertig; ich fühle mich häufig sehr unsicher. Und der oft verstopfte Zeltweg macht die Linie unzuverlässig, wenn ein Zug im HB erwischt werden muss. Mir ist nach wie vor nicht klar, weshalb der 31er ab Klusplatz nicht auf dem Trassee des 3ers in den HB fahren kann.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Das Begehren wird im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 geprüft und dort beantwortet.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 prüfen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Zurückstellen und im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 prüfen</p>
Nr. 35 VBZ	<p>Begehren</p>



26/40

	<p>Linie Nr. 91</p> <p>Wohne seit bald 3 Jahren in Witikon Nähe Bushaltestelle Stodolastrasse. Diese Linie 91 fährt 2x stündlich. Bin leicht gehbehindert und kann zwar die Haltestellen Berghaldenstrasse oder Witikon Zentrum noch zu Fuss erreichen, aber mit einiger Mühe. Ich würde es sehr begrüßen, wenn der 91er Bus etwas häufiger fahren könnte, vielleicht auch einfach nur zu gewissen Zeiten. Er wird vor allem von Beagten genutzt.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Für eine Taktverdichtung, auch wenn sie nur in der Hauptverkehrszeit ist, wäre ein zweites Fahrzeug nötig, womit sich die Kosten verdoppeln würden. Angesichts der niedrigen Nachfrage auf der Linie 91 ist dies nicht wirtschaftlich.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Ablehnen</p>
Nr. 36 VBZ	<p>Begehren</p>
	<p>Linien Nr. 912 und 916</p> <p>Die Aufhebung der Haltestelle Chinagarten stadteinwärts zu Nachtzeiten von Montag bis Samstag darf nicht stattfinden. Die vom ÖV mit den Trams 2 und 4 bereits sehr gut versorgte Seefeldachse wird wenigstens nachts von den beiden Buslinien entlastet. Eine besondere Erschliessungsfunktion kommt diesen Bussen zu den betreffenden Zeiten nicht zu. Fahrgäste aus dem Raum Küsnacht, Erlenbach, Zollikon werden zu diesem Zeitpunkt kaum mehr Restaurants im Seefeld aufsuchen und die Läden sind ohnehin geschlossen. Der Nachtbetrieb erlaubt den vielen Menschen, welche in den warmen Sommernächten den Seepark (Blatterwiese / Chinapärkli) frequentieren die schnelle Heimkehr, ohne dass sie den Weg durchs Wohnquartier suchen müssen. Überdies ist 2021 die städtische Siedlung Hornbach mit 110 Wohnungen genau an diesem Ort erstellt worden. Die beiden Buslinien bietet den Gästen der Anwohnerschaft eine direkte und schnelle ÖV-Verbindung zum Bahnhof Stadelhofen.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Im Fahrplanverfahren 22/23 wurde das Begehren gestellt, dass die Linienführung der Linien 912 und 916 vereinheitlicht werden soll und auch nach 20 Uhr immer durch die Seefeldstrasse gefahren werden soll. Die VBZ haben das Begehren damals positiv beurteilt und empfohlen, im aktuellen Fahrplanverfahren 2024 den Fahrplanentwurf zu bringen. Aus Sicht der VBZ hat sich an den Vorteilen nichts geändert: mit einer einheitlichen Linienführung können die Gemeinden Zollikon und Küsnacht wie aber auch das Quartier entlang der Seefeldstrasse in der ganzen Betriebszeit von zusätzlichen Verbindungen profitieren. Die Betriebsstabilität ist so gewährleistet; bei Veranstaltungen im Seebecken verkehren die Buslinien ohnehin über die Seefeldstrasse.</p>



27/40

	<p>Gleichermassen kann die Haltestelle Chinagarten (stadteinwärts) so aufgehoben werden, womit Kosten für den Umbau der Haltestelle zur Erfüllung des BehiG vermieden werden (für eine Haltestelle, die dann immer nur abends ab ca. 20 Uhr benötigt würde).</p> <p>In den Fahrgastzahlen ist zudem erkennbar, dass die Benutzung der Haltestelle Chinagarten abends stadteinwärts zwar teilweise höher ist als tagsüber, im Gesamtzeitraum ab 20 Uhr aber lediglich rund 30 Fahrgäste pro Tag dort einsteigen. Für diese steht die Haltestelle Fröhlichstrasse oder Höschgasse eine Alternative zu Verfügung, wo zusätzlich auch die Linien 2 und 4 erreicht werden.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Ablehnen</p>
<p>Nr. 37 VBZ</p>	<p>Begehren</p>
	<p>Linien Nr. 912 und 916</p> <p>Bitte lassen Sie Bushaltestelle an der Kreuzung Bellerive/Hornbachstrasse (Chinagarten (stadteinwärts nicht entfallen. Gerade abends und an Wochenenden wird diese von Heimkehrern von den Wiesen am Zürichhorn und Chinagarten genutzt, die sonst (auch alkoholisiert) durch das Quartier laufen.</p> <p>Eher wäre es sinnvoll diese Buslinien auch werktags und tagsüber über die Bellerivestrasse zu führen.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Im Fahrplanverfahren 22/23 wurde das Begehren gestellt, dass die Linienführung der Linien 912 und 916 vereinheitlicht werden soll und auch nach 20 Uhr immer durch die Seefeldstrasse gefahren werden soll. Die VBZ haben das Begehren damals positiv beurteilt und empfohlen, im aktuellen Fahrplanverfahren 2024 den Fahrplanentwurf zu bringen. Aus Sicht der VBZ hat sich an den Vorteilen nichts geändert: mit einer einheitlichen Linienführung können die Gemeinden Zollikon und Küsnacht wie aber auch das Quartier entlang der Seefeldstrasse in der ganzen Betriebszeit von zusätzlichen Verbindungen profitieren. Die Betriebsstabilität ist so gewährleistet; bei Veranstaltungen im Seebecken verkehren die Buslinien ohnehin über die Seefeldstrasse.</p> <p>Gleichermassen kann die Haltestelle Chinagarten (stadteinwärts) so aufgehoben werden, womit Kosten für den Umbau der Haltestelle zur Erfüllung des BehiG vermieden werden (für eine Haltestelle, die dann immer nur abends ab ca. 20 Uhr benötigt würde).</p> <p>In den Fahrgastzahlen ist zudem erkennbar, dass die Benutzung der Haltestelle Chinagarten abends stadteinwärts zwar teilweise höher ist als tagsüber, im Gesamtzeitraum ab 20 Uhr aber lediglich rund 30 Fahrgäste pro Tag dort einsteigen. Für diese steht die Haltestelle Fröhlichstrasse oder Höschgasse eine Alternative zu Verfügung, wo zusätzlich auch die Linien 2 und 4 erreicht werden.</p>



28/40

	Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 34 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 4 Nach dem Motto "Fahrzeuge in die gleiche Richtung sollten an der gleichen Kante halten", sollte die Tramlinie 4 Richtung "Bahnhof Altstetten Nord" am Escher-Wyss-Platz in der Hardstrasse an der Haltestelle der Linie 8 halten statt in der Limmatstrasse.
	Haltung MVU
	Die Haltestelle Escher-Wyss-Platz in der Limmatstrasse ist für den Trambetrieb die "Haupthaltestelle". Zwar ist das Anliegen nachvollziehbar, jedoch dürfte davon nur ein kleiner Teil der Nutzer und Nutzerinnen profitieren, zumal der gemeinsame Linienweg der Linien 4 und 8 auf einen Haltestellenabschnitt beschränkt ist. In Richtung Hauptbahnhof muss die Linie 4 wie die Linien 13 und 17 an der Haltestelle in der Limmatstrasse halten, entsprechend wäre es unlogisch, wenn sie dies in Gegenrichtung nicht tut. Auch würde sich dadurch die Erschliessung der in der Umgebung liegenden Einrichtungen allenfalls verschlechtern. Der Umstieg zwischen den Linien 4 und 8 ist an der Haltestelle Schiffbau gegeben. Empfehlung VBZ: Begehren ablehnen
	Haltung RVK
	Ablehnen
Nr. 39 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 35 In der Nähe der Endhaltestelle Friedhof Eichbühl beginnen am Samstag verschiedene Veranstaltungen um 14:00 Uhr, beispielsweise die Pfadi oder Fussballspiele. Leider verkehrt der 35er-Kurs dann nur bis Dunkelhölzli. Das Begehren der Pfadi Sempach lautet deshalb, die Verlängerung um einen Kurs zu schieben, so dass kurz vor 14 Uhr eine Ankunft beim Friedhof Eichbühl erfolgt.
	Haltung MVU
	Die gewünschte Fahrplananpassung ist möglich und kann daher umgesetzt werden. Dadurch gibt es eine zusätzliche Fahrt am Samstag ab 13:39 Uhr ab Bahnhof Altstetten bis Friedhof Eichbühl. Empfehlung VBZ: Begehren annehmen
	Haltung RVK
	Unterstützen



29/40

Nr. 04 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 15 Der 15er ist schon seit 6 Monaten außer Betrieb.
	Haltung MVU Die Linie 15 ist seit 7.5.2023 wieder in Betrieb. Empfehlung VBZ: Begehren ist nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens
	Haltung RVK Das Begehren ist nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens.
Nr. 09 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 15 Seit geraumer Zeit fährt das 15er-Tram nicht mehr, obwohl sowohl im alten wie auch neuen Fahrplan die Linie aufgeführt ist. Die Linie ist wichtig, um von Zürich Nord zum Limmatquai zu kommen. Daher ist die Wiederaufnahme der Fahrt sehr wichtig.
	Haltung MVU Die Linie 15 ist seit 7.5.2023 wieder in Betrieb. Empfehlung VBZ: Begehren ist nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens
	Haltung RVK Das Begehren ist nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens.
Nr. 26 VBZ	Begehren
	Linie Nr. 7 Grösseres Niederflurangebot auf der Linie 7. Bei den Sänften und Pony Zügen herrscht jeweils ein dichtes Gedränge, da alle Rollstuhlfahrer und Kinderwagen nur eine Tür zur Verfügung steht. Wenn in Zukunft noch mehr Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen die Linie 7 benützen, wird das Problem weiter zunehmen.
	Haltung MVU Per Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird der Fahrzeugeinsatz auf der Linie 7 sukzessive durch Flexity-Trams ergänzt. Mittelfristig wird die Linie 7 nach Ausmusterung der Sänften dann vollständig auf Flexity umgestellt. Empfehlung VBZ: Begehren wird erfüllt
	Haltung RVK Das Begehren wird erfüllt



30/40

Nr. 28 VBZ	Begehren
	<p>Linien Nr. 13 und 17</p> <p>Auf Grund von Personalknappheit verkehrt am Abend und am Sonntag statt der Linie 17 die Linie 13 nach Werdhölzli. Das sorgt für Verwirrung.</p> <p>Mein Vorschlag: Die Linie 13 fährt während der ganzen Dauer der Baustelle in Höngg bis nach Werdhölzli und die Linie 17 deckt nur in den Spitzenzeiten die Strecke Hardturm - Hauptbahnhof (- Albisgüetli) ab und kann so bei Personalman- gel auch eher ausfallen.</p> <p>Als Verstärkung könnte auch die Linie 6 in den Spitzenzeiten bis Albisgüetli verlän- gert werden.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Seit 7. Mai 2023 verkehren die Linie 13 wieder nach Baustellen- und die Linie 17 wieder nach Jahresfahrplan.</p> <p>Empfehlung VBZ: Begehren ist nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Das Begehren ist nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens.</p>
Nr. 38 VBZ	Begehren
	<p>Linien Diverse</p> <p>Um den Einwohner:innen der Stadt Zürich frühmorgens eine mit den umliegenden Agglomerationsgemeinden vergleichbare erste Ankunft im Stadtzentrum zu ermög- lichen, soll der Betriebsbeginn auf den städtischen ÖV-Hauptachsen vorverlegt werden.</p> <p>Dabei soll eine Ankunft am Hauptbahnhof um spätestens 05:12 Uhr gewährleistet werden, um den Anschluss an den ersten IC1 704 in Richtung Westen mit Abfahrt um 05:19 Uhr herzustellen.</p> <p>Eine datenbasierte Begründung habe ich als Kurzbericht verfasst. Leider erlaubt dieses Formular kein Upload von PDF-Dokumenten, eine E-Mail-Adresse ist nicht angegeben. Ich werde die Eingabe inkl. PDF daher zusätzlich dem Departe- mentssekretariat der Industriellen Betriebe über deren Kontaktformular mit Upload- Funktion zustellen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanke ich mich herz- lich und stehe für Rückfragen gerne zur Verfügung.</p>
	<p>Haltung MVU</p>
	<p>Die Betriebszeiten der Tram- und Buslinien in der Stadt Zürich orientieren sich im Grundsatz an den gesetzlich vorgegebenen Betriebszeiten von 6-24 Uhr. Wo es die Nachfrage zulässt, dürfen die Betriebszeiten darüber hinaus verlängert werden, wovon in Zürich stark Gebrauch gemacht wird: I.d.R. sind alle Stadtquartiere be- reits heute so angebunden, dass eine Abfahrt ab 5:30 Uhr am HB erreicht wird und dass Ankünfte am HB bis 0:30 Uhr noch abgenommen werden. An Tagen mit</p>



31/40

	<p>Nachtnetz ist zudem zwischenzeitlich keine "Lücke" mehr zwischen letzter Tag- und erster Nachtverbindung.</p> <p>Das Begehren fordert zusätzliche Frühverbindungen insbesondere zum Hauptbahnhof und auch zum Flughafen. Die damit verbundenen Kosten sind für den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 zu hoch und gleichermassen wird eine detailliertere Planung benötigt, als dies bis zum Dezember 2023 noch möglich wäre. Unter anderem gilt es zudem auch zu klären, ob und wie das Nachtangebot ausgebaut wird (Netz-Betriebsform, Betriebstage und -zeiten). Der ZVV erarbeitet hierzu gegenwärtig die neuen Planungsgrundsätze.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass das nächste Fahrplanverfahren 2025/2026 voraussichtlich beginnen wird, bevor die ZVV-Planungen zur Weiterentwicklung des Nachtnetzes abgeschlossen sind, kann gegenwärtig noch keine Aussage zum Zeitpunkt gemacht werden, auf wann das Begehren erneut geprüft werden soll. Aus Sicht der VBZ sollten die geforderten Ausbauten jedoch sobald möglich umgesetzt werden (Voraussetzung: Sicherstellung aller benötigten Ressourcen).</p> <p>Empfehlung VBZ: Erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2025/2026 in Abhängigkeit der Planungen zur Weiterentwicklung des Nachtnetzes</p>
	<p>Haltung RVK</p>
	<p>Zurückstellen und erneute Prüfung im Fahrplanverfahren 2025/2026 in Abhängigkeit der Planungen zur Weiterentwicklung des Nachtnetzes.</p>
Matthias Probst	<p>Ist es tatsächlich so, dass aus der Agglomeration die besseren Verbindungen bestehen, als innerhalb der Stadt Zürich?</p>
Johannes Eckert	<p>Das kann durchaus der Fall sein. Wer in der Nähe eines Depots wohnt, kann von den ersten Verbindungen am frühen Morgen profitieren. In Witikon zum Beispiel, wo kein Depot vorhanden ist, benötigt der Bus eine längere Reisezeit um von der Talsohle nach oben und wieder herunter zu gelangen. Zwischen 04.30 Uhr bis 01.30 Uhr sind die VBZ schon heute unterwegs, für einen durchgehenden Betrieb braucht es nicht mehr viel.</p>
Matthias Probst	<p>Können Fahrzeuge nicht an Orten ohne Depot abgestellt werden. Kleine Depots an dezentralen Stellen zu bauen, wäre sicher eine Überlegung wert.</p>
Thomas Hablützel	<p>Vandalismus, z.B. das bemalen der Fahrzeuge mit Graffiti, macht es schwierig, Fahrzeuge im öffentlichen Raum abzustellen. Im Weiteren muss der Zugang des Fahrpersonals sichergestellt werden, dies ist an zentralen Standorten aus betrieblicher Sicht bedeutend einfacher.</p>
Marco Lüthi	<p>Freie Flächen für zusätzliche Depots sind in schnell und bequem erreichbarer Distanz nicht unbeschränkt verfügbar.</p>



7.2 Informationen zum Fahrplanverfahren 2025-2026

Johannes Eckert	<p>Führt anhand einer Präsentation durch das Traktandum</p> <p>Ausgangslage</p> <p>Durch die Verkürzung respektive die Rhythmusverschiebung des FPV wird der folgende Teil schon heute und nicht erst im nächsten November präsentiert.</p> <p>Fahrplanjahr 2025</p> <ul style="list-style-type: none">• «Bekannte» Massnahmen aus dem «alten» FPV 24/25<ul style="list-style-type: none">• Einführung Sonntagsbetrieb auf der Linie 83 zwischen 09.00 und 20.00 Uhr im 10'- oder 15'-Takt, abhängig vom «neuen Busnetz Zürich West».• Betriebsstabilisierung in der Hauptverkehrszeit am Abend auf den Linien 72 und 83 mit dem Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen, ab 2025 ausschliesslich auf beiden Linien mit Batterie-Trolleybussen.• Auf der Linie 46 ist eine Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse nicht möglich, darum erfolgt eine Taktverdichtung morgens in der Hauptverkehrszeit (HVZ) vom 5'- auf einen 4'-Takt. Zusatzkurse auf Teilstrecken werden eingestellt. In der HVZ am Abend wird der 5'-Takt schon ab 16.00 Uhr angeboten.• Taktverdichtung auf der Linie 67 morgens in der HVZ vom 7.5'- auf 5'-Takt. Zusätzlich sollen am Abend Entlastungskurse die Abflüsse am Bahnhof Wiedikon erhöhen. <p>Fahrplanjahr 2026</p> <ul style="list-style-type: none">• Neue Massnahmen aus Mittelfristplanung<ul style="list-style-type: none">• Umstellung von Gelenkbussen auf Trolleybusbetrieb auf der Linie 69. Der Fahrplan bleibt unverändert.• Taktverdichtung auf der Linie 83 von Montag und Freitag zwischen den HVZ zum 7.5'-Takt.• Neues Tramlinienkonzept Zürich Süd<p>Der Konzeptstand vom 20. März 2023 ist mit den Quartiervereinen Fluntern, Hottingen, Hirslanden und Riesbach bereits besprochen.</p><p>Offene Punkte aus der ersten Diskussion sowie allfällige weitere Rückmeldungen aus den Quartieren Enge, Wiedikon und Aussersihl-Hard werden an bereits festgelegten Folgeterminen mit den Quartiervereinen besprochen.</p><p>Der endgültige Entscheid, welche Variante im FPV 25/26 (auf Fahrplanjahr 2026) beantragt werden soll, folgt bis spätestens Herbst 2023 zur Beantragung an der RVKZ im November 2023.</p><ul style="list-style-type: none">• Hintergrund & Ausschluss Variante 0+ (Verlängerung Linie 15)<ul style="list-style-type: none">• Quartierentwicklung Lengg<p>Die Zielsetzung der kantonalen Verkehrs- und Standortentwicklungsplanung, abgestimmt mit dem ZVV ist, die Aufnahme des Mehrverkehrs aufgrund der Spitalaus-/Neubauten soll mehrheitlich über den ÖV erfolgen.</p>
-----------------	---



33/40

1. Etappe Busnetz (Linie 77/99) per Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt.
2. Etappe HVZ-Verlängerung Tramlinie ("Linie 15") per Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geplant.

Ausbau der Wendeschleife Rehalp für zwei Tramlinien aufgegleist. Die Umsetzung ist 2025 vorgesehen. Gründe für den Ausschluss der Variante 0+

- Die betrieblichen Nachteile (Fahrplanstabilität) der fehlenden Wendezeit der Linie 15 bleiben tagsüber und in der HVZ bestehen und verschärfen sich im Hinblick auf die Verlängerung nach Auzelg (Tram Affoltern).
- Auf der Linie 15 können maximal Sänften eingesetzt werden (die Aufstellfläche am Bucheggplatz ist zu klein, andernfalls ist auch dort keine Überstellung mehr möglich und somit an beiden Enden keine Wendezeit vorhanden).
- Weiterhin ungünstige Fahrplanlagen in übrigen Netzteilen (z.B. Limmatquai)
- **Herleitung Alternativvariante**
 - Kernproblematik ist die fehlende Wendezeit der Linie 15 am Bhf. Stadelhofen, welche auch bei einer Verlängerung bis Rehalp ausserhalb der Stosszeiten – also fast immer – dort wenden müsste. Es ist wichtig, dass eine Tramlinie am Bhf. Stadelhofen endet.
 - Es wird daher eine Linie benötigt, die auch künftig möglichst kurz ist, somit eine "Nullwendezeit" an einem Linienende verträgt und wenig oder besser passende Abhängigkeiten zum restlichen Netz hat.
 - Nach einem tieferen Variantenstudium zeigt sich, dass die Linie 5 am bestens dazu geeignet ist:

«Basis-Strecke» Laubegg – Bhf. Stadelhofen → kurz (Bhf. Stadelhofen: «0min», Laubegg: "8min")

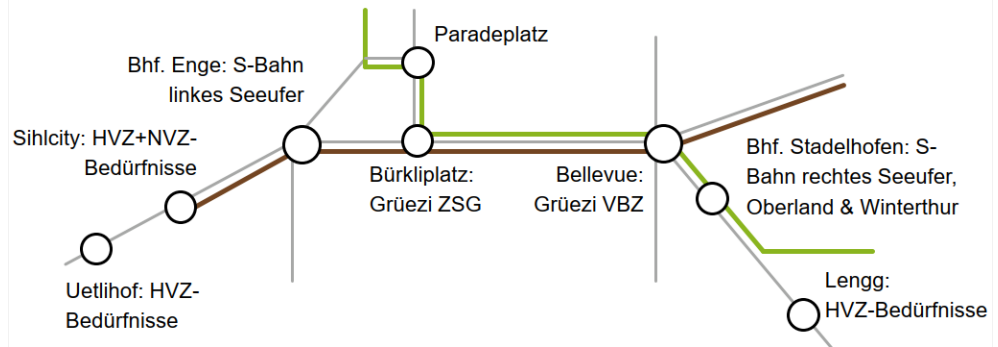
«HVZ-Strecke» Albisgütli – Bhf. Enge – Bhf. Stadelhofen – Rehalp → HVZ-Bedürfnisse der Arbeitsplatzgebiete (Uetlihof, Spitäler etc.) werden mit Direktanbindung an links- und rechtsseeseitige Bahnhöfe ideal gestillt (nahezu alle S-Bahn-Linien werden so direkt erreicht)

«Kern-Strecke» Bhf. Enge – Bürkliplatz (– Bellevue) → geschickte Abdeckung durch Umlegung Linie 8 via Bhf. Enge schafft zusätzliche Kapazität in der HVZ und ermöglicht Einstellung der Linie 5 in Randzeiten

Die folgende Grafik zeigt im Detail wie die Linien 5 und 8 heute verkehren:

Detail Abtausch Linie 5/8 – IST

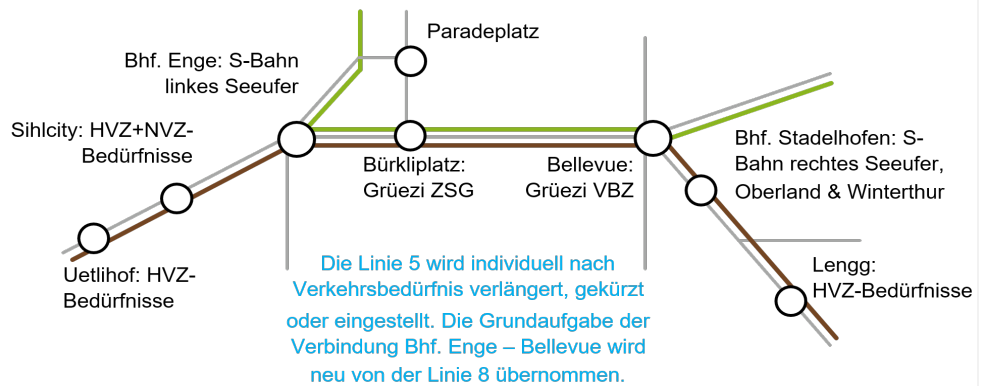
Aktuelle Linie 5
 Aktuelle Linie 8
 Andere Linien



Die Linien 5 und 8 tauschen gemäss folgender Grafik die Fahrstrecke künftig ab:

Detail Abtausch Linie 5/8 – NEU

Neue Linie 5
 Neue Linie 8
 Andere Linien



Alternativvariante: Abtausch & Verlängerung der Linien 5, 8 & 15

Beschreibung:

- **Linie 5** neu *Albisgütli** – Laubegg – Bf. Enge – Bellevue – Bf. Stadelhofen – *Rehalp* (*kursiv: HVZ*)
- **Linie 8** neu ab Bf. Selnau via Bf. Enge – Bellevue – nach Kirche Fluntern (sonntags bis Zoo)
- **Linie 15** verlängert ab Bf. Stadelhofen nach Kreuzplatz – Klusplatz
- Linie 5 wird dabei auf der Basis-Strecke Laubegg – Bf. Stadelhofen nur von Mo-Sa während Öffnungszeiten Sihlcity betrieben (zur übrigen Zeit ist die Strecke durch die Linie 8 abgedeckt)

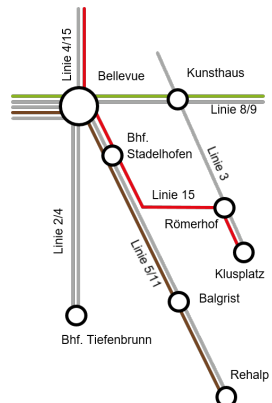
*Linie 17 wendet in der HVZ dann in Laubegg (Notwendigkeit der Linienverlängerung über Bahnhofplatz hinaus in Prüfung)

Fahrzeugmehrbedarf:

- + 4 Trams
 (analog Verlängerung Linie 15)

Kostenschätzung:

- Zwischen
 CHF 3 – 6 Mio. p.a.
 (je nach Ausgestaltung
 Liniennetz und Betriebszeiten)





Dies ist der gegenwärtige Planungsstand. Dafür werden vier zusätzliche Trams benötigt. Die Verlängerung der Linie 15 nach Rehalp hätte ebenso viele zusätzliche Fahrzeuge gebraucht. Je nach Ausgestaltung belaufen sich die Kosten zwischen 3 und 6 Mio. Franken jährlich.

Alternativvariante: Abtausch & Verlängerung der Linien 5, 8 & 15

Gewinn	Verlust
Zusätzlich Kapazität zwischen Stadelhofen und Balgrist ist sichergestellt	Verlust der Direktverbindung ab Klusplatz/Hottingen nach Paradeplatz, stattdessen zwei Linien ab Klusplatz bis Central auf unterschiedlichem Weg. Mit dem Quartierverein besteht diesbezüglich noch Gesprächsbedarf.
Linie 5 ist im Bedarfsfall Flexity-tauglich	Verlust der Direktverbindung ab Kreis 4 nach Paradeplatz
Neue attraktive Direktverbindung von Uetlihof und Balgrist jeweils zu den Bahnhöfen am linken und rechten Seeufer	Vorläufige Aufhebung der Haltestelle Stockerstrasse für die Linie 8. Auch provisorisch könnte wegen den Platzverhältnissen die Linie 8 die Haltestelle nicht bedienen. Eine neue Lösung muss in einem Bauprojekt entwickelt werden.
Neue Direktverbindung von den S-Bahnen linkes Seeufer mit Linie 8 nach Kreis 4/5	
Mehr Kapazität in der HVZ zwischen Enge und Bellevue durch zwei Tramlinien	
Attraktive Fahrlagen der parallel laufenden Linien möglich → hoher Kundennutzen	
Bestehende wichtige Direktverbindungen bleiben erhalten (z.B. Bahnhof Enge – Hochschulen)	

Die Umsetzung erfolgt im zweiten Fahrplanjahr, also Ende 2025.

David Brunner Mit dieser neuen Variante verliert das Quartier Selnau die Anbindung an den ganzen Kreis 4 und zum Paradeplatz. Es fehlt danach eine Schnellverbindung über die Quaibrücke. Es wäre sinnvoller die Linien 9 oder 2 diese Strecke fahren zu lassen. Mit der neuen Linienführung hat das Auswirkungen bis an die Hardbrücke.

Johannes Eckert Das wäre theoretisch möglich, zöge aber andere Nachteile nach sich. An der Sihlstrasse würde dann nur noch eine Tramlinie fahren. Mit dem Verlust der Sto-



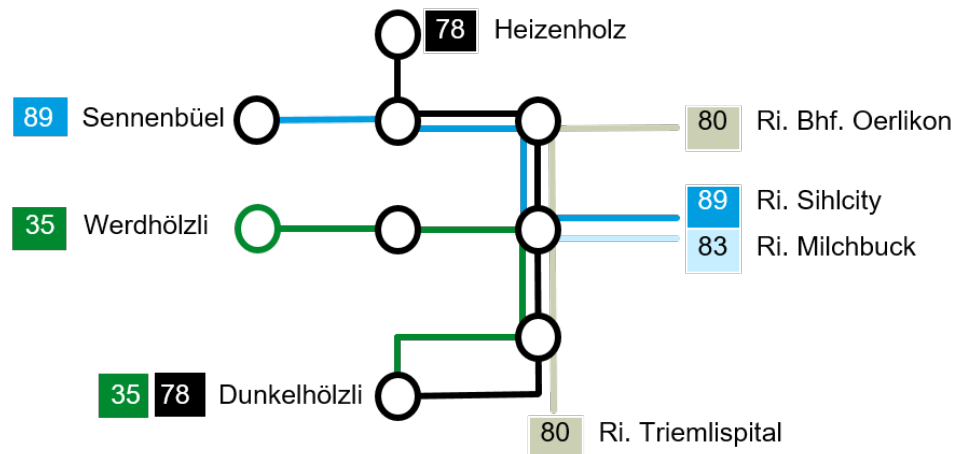
36/40

	<p>ckerstrasse zeigt sich die grosse Problematik. Wenn die Stockerstrasse erneut angebunden ist, entschärft sich die Situation wieder. In Richtung Hardbrücke bieten sich Alternativverbindungen an. Mit dem Quartierverein finden weitere Gespräche statt.</p>
Matthias Probst	<p>Die Verbindung Enge – Bahnhof Stadelhofen zu stärken ist schon lange überfällig. Wieviel länger dauert die Fahrt mit der Linie 8 mit der Anbindung an zum Bahnhof Enge?</p>
Johannes Eckert	<p>Es sind weniger als eine ganze Taktlänge von 7'.</p>
Silvan Weber	<p>Ein Vorteil der neuen Linienführung ist die Anbindung des Bahnhofs Enge nach Zürich-West.</p>
Johannes Eckert	<ul style="list-style-type: none">• Neues Buskonzept Zürich West<ul style="list-style-type: none">• Der Planungsstand vom 20. März 2023 ist den Quartiervereinen bekannt. Erste Sitzungen mit den Quartiervereinen und den Nachbargemeinden sind terminlich bereits vereinbart.• Von den Nachbargemeinden ist die Führung einer städtischen Linie vom Bahnhof Altstetten aus in die Region gewünscht worden. Ebenso ist eine nachfragegerechte Quartierserschliessung vom Lindenplatz nach Werdhölzli geplant und ein Angebot zwischen Bahnhof Altstetten und Heizenholz. Dies betrifft die Linien 78, 35 und 89 sowie ergänzend die Linien 80 und 83. <p>Die folgende Grafik zeigt die bestehende und die neue Linienführung: Bestehend mit Linie 304</p> <p>Das Diagramm zeigt die bestehende und neue Linienführung in Zürich West. Die Stationen sind: Sennenbüel (Linie 304), Heizenholz (Linie 89), Ri. Bhf. Oerlikon (Linie 80), Ri. Sihlcity/Ri. Milchbuck (Linien 89, 83), Dunkelhölzli (Linien 35, 78) und Ri. Triemlispital (Linie 80). Die Linien sind farblich markiert: 304 (rot), 89 (blau), 80 (grün), 78 (schwarz), 35 (grün), 83 (blau).</p>



37/40

Neu ohne Linie 304



- **Städtisches Angebot ins Heizenholz auf der Linie 78**
 - Ausbau der Betriebszeiten von 05.00-24.00 Uhr, statt wie bis anhin von 05.00-20.30 Uhr, und Einführung 7.5'-Takt zu Hauptverkehrszeiten für das Quartier Heizenholz.
 - Die Linie wird auf die S-Bahnen am Bahnhof Altstetten ausgerichtet. Die Anschlüsse der Quartiere Dunkelhölzli und Heizenholz erfolgen komplementär zur Linie 35.
 - Es entfällt ab Heizenholz eine umsteigefreie Verbindung nach Freilager oder Sihlcity.
- **Nachfragegerechte Quartierserschliessung Grünau auf der Linie 35**
 - Ersetzt die Linie 78 ab Bahnhof Altstetten bis Bändliweg und erfährt eine Verlängerung bis Werdhölzli.
 - Es entsteht eine Anbindung für das ganze Quartier bis zum Lindenplatz. Dafür wird der Takt von 7.5'- auf 15' reduziert. Die Taktreduktion muss sicher mit dem Quartierverein noch besprochen werden.
- **Städtische Linie umsteigefrei bis Unterengstringen auf der Linie 89**
 - Die Linie 89 ersetzt 1:1 die Linie 304. Durchbindung nach Unter- und Oberengstringen über den Bahnhof Altstetten hinaus. Die Betriebszeiten und die Taktung bleiben gleich. Ausgerichtet wird die Linie auf die S-Bahnen für stabile Anschlüsse am Bahnhof Altstetten. Eventuell verändern sich die Anschlüsse zu den Linien 13 und 302 gegenüber heute.
- **Einzelne Ergänzungsmaßnahmen nötig auf den Linien 80 und 83**
 - Auf der Linie 80 muss die Fahrplanlage tagsüber in der Nebenverkehrszeit von Montag bis Freitag angepasst werden.
 - Die Linie 83 würde am Sonntag im 15'-Takt geführt und damit 7.5' versetzt zur Linie 89. Würde das gesamte Konzept nicht realisiert, fährt die Linie 83 im 10'-Takt.
- **Übersicht neues Busnetz Zürich West**



- Sämtliche Busse verkehren batteriebetrieben.
- Das Konzept steht unter dem Vorbehalt einer gemeinsamen Position zwischen den Quartiervereinen Altstetten, Grünau und Höngg, den Nachbargemeinden Ober- und Unterengstringen und der VBZ.
- Pro Jahr ist mit Kosten von ca. 2.3 Mio. Franken zu rechnen.
- **Anstehende Elektrobsumstellung**
 - Im 2026 müssen mindestens sechs Dieselmotorkbusse durch Elektrobusse ersetzt werden. In der nächsten Sitzung der RVKZ erläutert werden auf welchen Linien die neuen Busse verkehren. Einerseits werden für das Konzept Zürich West neue Fahrzeuge benötigt, andererseits werden auf anderen Linien Fahrzeuge gebraucht. Erst mit Bekanntgabe der Vorgaben des ZVV lässt sich die genaue Menge bestimmen.

Zusammenfassung und Priorisierung der Massnahmen 2025 und 2026

HF	Massnahme	Fahrplan-jahr	CHF/a	Vorschlag Priorisierung
1	Linie 83 – Einführung Sonntagsbetrieb	2025	Max. 605'000	A
2	Linie 72/83 – Betriebsstabilisierung HVZa	2025	105'000	A
3	Linie 46 – Taktverdichtung HVZm	2025	115'000	A
4	Linie 67 – Taktverdichtung HVZm + Beiwagen HVZ a	2025	535'000	A
5	Linie 69 – Umstellung auf Trolleybus	2026	510'000	A
6	Linie 83 – Taktverdichtung NVZ Mo-Fr	2026	980'000	C
7	Neues Tramlinienkonzept Zürich Süd <i>(Kosten massgeblich abhängig von weiteren Entscheiden)</i>	2026	Zwischen 3 – 6 Mio.	A
8	Neues Buslinienkonzept Zürich West <i>(exkl. e-Bus-Tauschfahrten und allfälligem Mehrbedarf an e-Bussen aufgrund höherem Kursfahrzeugbedarf!)</i>	2026	2'300'000	A
9	Elektrobsumstellung aus Ersatzbeschaffung	2026	Noch unbekannt	A

Quelle: ZHVB/Line

Aus Sicht der VBZ sind fast alle geplanten Massnahmen in die Priorität «A» zu setzen. Ohne die Massnahmen auf der Linie 83 mit knapp 1.0 Mio. Franken und Priorität «C» sind im Gesamten knapp 10.0 Mio. Franken veranschlagt. Die stimmberechtigten der RVKZ müssen nun über diese Vorschlagspriorisierung abstimmen.

Michael Baumer Die RVKZ ist mit der Priorisierung einverstanden.

Traktandum 8: Varia

Beat Oberholzer Stellt den Antrag, auf die vom ZVV in Vernehmlassung gegebene Tarifierhöhung 2024 zu verzichten. Er begründet seinen Antrag wie folgt:
 Die Tarifierhöhung dünkt mich zum jetzigen Zeitpunkt ungünstig. Der Kanton Zürich ist bestrebt, Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050 zu erreichen, die Stadt Zürich bereits bis 2040. Diesen Zielen steht eine Erhöhung der ÖV-Tarife entgegen.



39/40

	<p>gen, und macht einen weiteren Umstieg auf ÖV insbesondere bei Familien mit geringem Einkommen nicht attraktiver. Zudem ist in der Stadt Zürich der Kostendeckungsgrad auch mit den bestehenden Tarifen bereits genügend hoch.</p>
Michael Baumer	<p>Die RVK beschliesst nach eingehender Diskussion, dem ZVV im Namen des Präsidenten wie folgt schriftlich zu antworten:</p> <p>Besten Dank für die Möglichkeit zur Vernehmlassung zu den vorgesehenen Tarifmassnahmen 2024.</p> <p>Die Regionale Verkehrskonferenz Zürich hat an ihrer 18. Sitzung vom 8. Mai 2023 die in der Vernehmlassung vorgeschlagene Tarifierhöhung besprochen (Frage 1 der Vernehmlassung).</p> <p>Im Namen der Regionalen Verkehrskonferenz Zürich kann ich Ihnen mitteilen, dass grundsätzlich Verständnis für diese Massnahme besteht, insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Kostensteigerung.</p> <p>Ein Teil der Mitglieder erachtet eine Tarifierhöhung zum jetzigen Zeitpunkt jedoch als ungünstig. Der Kanton Zürich ist bestrebt, Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050 zu erreichen, die Stadt Zürich bereits bis 2040. Diesen Zielen steht eine Erhöhung der ÖV-Tarife entgegen, und macht einen weiteren Umstieg auf den öffentlichen Verkehr insbesondere bei Familien mit geringem Einkommen nicht attraktiver. Zudem ist in der Stadt Zürich der Kostendeckungsgrad auch mit den bestehenden Tarifen bereits hoch.</p> <p>Der Kanton Zürich hat in einer kürzlich publizierten Studie die externen Kosten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden beurteilt und beziffert lassen und dabei erkannt, dass der öffentliche Verkehr wesentlich besser als andere Verkehrsteilnehmende (insb. der motorisierte Individualverkehr) abschliesst, womit es sich rechtfertigen würde, auf eine Teuerungsanpassung im öffentlichen Verkehr zu verzichten.</p> <p>Aus diesen Gründen erachtet ein Teil der Mitglieder der Regionalen Verkehrskonferenz Zürich eine Tarifierhöhung im öffentlichen Verkehr zum aktuellen Zeitpunkt als falschen Anreiz und lehnt diese ab.</p> <p>Ich bitte Sie im Namen der Regionalen Verkehrskonferenz Zürich, diese Punkte bei der Tarifgestaltung zu berücksichtigen.</p>
Mathias Probst	<p>Können die Sitzungen der RVKZ künftig auf den früheren Nachmittag festgesetzt werden?</p>
Michael Baumer	<p>Die bereits gesetzten Termine können kaum verschoben werden, wir werden das Anliegen jedoch prüfen.</p>
Traktandum 9: Termine	
9.1 Nächste Termin	
	<ul style="list-style-type: none">Montag, 6. November 2023, 15.00-18.00 Uhr, FPV 2024: Infositzung & FPV 2025 - 2026: Besprechung der Vorgaben & Konzepte



40/40

- Montag, 13. Mai 2024, 15.00-19.00 FPV 2025 - 2026: Besprechung der Begehren

Der Präsident dankt allen Beteiligten und schliesst die Sitzung.

Zürich, 22. Juni 2023

Der Präsident

Michael Baumer

Für das Protokoll

Alvaro Fuoli