

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 19. Januar 2000

**102. Interpellation von Hans Marolf betreffend VBZ-Busse, Abschaltung der Kompressoren an Endstationen.** Am 22. September 1999 reichte Gemeinderat Hans Marolf (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 99/446 ein:

Die Endstation der Trolleybuslinie 46 befindet sich mitten in einem Wohngebiet. Es ist für die Anwohner sehr störend, wenn während der Wartezeit der Kompressor im Bus über längere Zeit läuft.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Sind bei den VBZ diesbezüglich Reklamationen eingegangen?
2. Besteht die Möglichkeit, die Kompressoren in den Bussen ab 22.00 Uhr während der Wartezeit in der Endstation auszuschalten?
3. Wird dadurch ev. die Betriebssicherheit beeinträchtigt?
4. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass vermeidbare Lärmquellen eliminiert werden sollten?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Bei den VBZ sind seit der Elektrifizierung im Jahre 1995 schon wiederholt Reklamationen über die Standgeräusche der Trolleybusse der Linie 46 an der Endhaltestelle Rütihof eingegangen. Die AnwohnerInnenreaktionen lösten verschiedene technische und betriebliche Massnahmen zur Verringerung der Lärmemissionen aus.

**Zu Frage 2:** Standgeräusche werden einerseits durch die Antriebskühlung der Trolleybusse und andererseits durch die sogenannte Hilfsgruppe (Drucklufterzeugung und Batterieladung) verursacht.

Die Antriebskühlung schaltet 45 Sekunden nach dem Erreichen der Endhaltestelle automatisch aus. Bei den Trolleybussen der älteren Bauart (Serie I) bleibt jedoch die Hilfsgruppe zur Ladung der Batterie dauernd in Betrieb.

Bei den neueren Fahrzeugen der Serie II arbeitet die Hilfsgruppe nur so lange, bis der Sollluftdruck erreicht ist.

Unerwünschten Lärm verursachen also vor allem die Fahrzeuge der Serie I. Eine Umrüstung kommt angesichts der für die ganze Flotte benötigten Zusatzinvestition von Fr. 800 000.– bis Fr. 900 000.– kaum in Frage. Das Fahrpersonal wurde aber angewiesen, abends nach 20.00 Uhr und am Sonntagmorgen den elektrischen Hauptschalter auszuschalten, um so das Hilfsaggregat stillzulegen, sofern genügend Batteriespannung vorhanden ist und die Antriebskühlung den Motor auf ein Mindestmass gekühlt hat.

**Zu Frage 3:** Bei zu früher Ausschaltung des Hauptschalters können infolge zu niedriger Batteriespannung Störungen am Fahrzeug auftreten, was im schlimmsten Fall zu Kursausfällen und zu empfindlichen Beeinträchtigungen des Linienbetriebes führt.

**Zu Frage 4:** Der Stadtrat ist der Meinung, dass alle mit vertretbarem Aufwand realisierbaren Massnahmen zur Lärmsenkung getroffen

werden sollen. Die bisher umgesetzten Massnahmen zur Reduktion der Fahr- und Standgeräusche der Trolleybusse – unter anderem Einbau wesentlich leiserer Hilfsgruppenantriebsmotoren, Verbesserung der Batterieladung und Reduktion des Stromverbrauches im Fahrzeug und Einbau eines Druckreglers mit verbesserter Geräuschdämpfung – haben in den letzten Jahren Kosten von über Fr. 100 000.– verursacht. Die Realisierung weiterer Massnahmen führte zu erheblichen Kosten. So kommt ein vorzeitiger Ersatz der aus dem Jahre 1988/1989 stammenden Busse der Serie I zweifellos nicht in Frage, und ebenso wenig ist eine erneute Umstellung dieser stark frequentierten Trolleybuslinie auf Dieselbusse denkbar, sprechen doch verkehrs-, umwelt- und energiepolitische Gründe in solchen Fällen klar für die Elektrifizierung.

Mitteilung an den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber