

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. Juni 2019

484.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Anschlussmöglichkeiten und Taktintervalle der VBZ am Abend, Vergleich der Produktionskosten bei unterschiedlichen Intervallen und Vorgaben des ZVV betreffend Taktangebot am Abend sowie Gründe für die abweichende Taktausgestaltung am Freitag gegenüber den Tagen Montag bis Donnerstag

Am 20. März 2019 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/111, ein:

Der Taktfahrplan ist die Erfolgsgeschichte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV). Für eine attraktive und lückenlose Transportkette sorgen gute bis sehr gute Anschlüsse in den Knotenpunkten. Der Fahrplan ist leicht merkbar. Im Fernverkehr gilt mindestens der Stundentakt. Auf wichtigen Strecken und/oder bei grosser Nachfrage wird sogar ein Halbstundentakt angeboten, mindestens zu den Hauptverkehrszeiten. Der Halbstundentakt ist bei der S-Bahn Zürich die Regel. Teilweise ergeben 2 Linien im Stundentakt und um eine halbe Stunde versetzt einen Halbstundentakt, oder analog 2 Linien im Halbstundentakt sogar einen Viertelstundentakt. Dieses System ermöglicht sehr gute und flexible Anpassungen an die unterschiedliche Nachfrage in Abhängigkeit von der Tageszeit oder vom Wochentag. Dieses System ist auch sehr vorteilhaft und kostengünstig für die Angebotsplanung der Mittel- und Feinverteiler, u. a. der VBZ.

Im Fern- und S-Bahnverkehr ergeben sich Taktzeiten von 60/30/15 Minuten. Bei der VBZ muss aufgrund der Nachfrage ein dichter Takt angeboten werden. Daraus ergeben sich sinnvolle und koordinierte Taktzeiten von 60/30/15/7.5 Minuten.

Die VBZ kennen häufig auch abweichende Taktzeiten von 20/12/10/6/5/4 Minuten, oder Hinketakte wie z. B. 20/10 Minuten. Diese Taktzeiten sind nachteilig in Verbindung mit der S-Bahn, sodass sehr oft keine Anschlüsse angeboten werden können und sich dadurch die Reisezeiten verlängern. Während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend ist dies aufgrund der häufigen und alternativen Fahrmöglichkeiten nicht relevant. Zudem können wegen den häufigen Verspätungen die Anschlüsse nicht gewährt werden.

Am Abend verkehren die VBZ von 20 - 23 Uhr im 10 Minutentakt. Damit sind die Anschlüsse nicht mehr mit der S-Bahn koordinierbar. So kann es vorkommen, dass gute Anschlüsse nur alle 60 Minuten angeboten werden, was vor allem nachteilig ist für Verbindungen in die Aussenquartiere.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen: Ich bitte jeweils um detaillierte tabellarische Beantwortung für die Wochentage Montag-Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag, sowie die Zeitabschnitte: 20.00 - 21.00, 21.00 - 22.00, 22.00 - 23.00 und 23.00 bis Betriebsschluss (ohne Nachtverkehr) und aufgeteilt in Bus- und Tramlinien.

1. Wie hoch sind die jährlichen Produktionskosten zusammengesetzt aus Personal- und Fahrzeugkosten?
2. Wie hoch wären die Produktionskosten bei einem 7.5-Minuten-Takt statt einem 12-Minuten-Takt?
3. Welche Vorgaben machte der ZVV bezüglich des Takts am Abend? Welche anderen Kriterien oder Vorgaben wurden befolgt?
4. Auf welchen Linien könnte ein 7.5-Minuten-Takt aufgrund der Nachfrage eine Chance haben?
5. Auf welchen Linien ist die Nachfrage so klein, dass ein kürzerer Takt unverhältnismässig erscheint?
6. Macht die abweichende Taktausgestaltung vom Freitag gegenüber Montag – Donnerstag noch Sinn? Ist die Nachfrage so viel grösser?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie hoch sind die jährlichen Produktionskosten zusammengesetzt aus Personal- und Fahrzeugkosten?»):

Im Jahr 2017 betrug der Gesamtbetriebsaufwand (brutto) der Verkehrsbetriebe (VBZ) 605,8 Millionen Franken (siehe https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die_vbz/portraet/zahlen_fakten/finanzen.html).

Zu Frage 2 («Wie hoch wären die Produktionskosten bei einem 7.5-Minuten-Takt statt einem 12-Minuten-Takt?»):

Im Netz der VBZ verkehren heute nur die Linien 61/62 in der Hauptverkehrszeit (HVZ) in einem 12-Minuten-Takt (12'-Takt). Würden diese Linien in der HVZ jeweils im 7,5'-Takt verkehren, so würden sich die Produktionskosten gegenüber dem heutigen Fahrplan um 1,8 Millionen Franken pro Jahr erhöhen.

Zu Frage 3 («Welche Vorgaben machte der ZW bezüglich des Takts am Abend? Welche anderen Kriterien oder Vorgaben wurden befolgt?»):

In der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung, LS 740.3) werden basierend auf § 18 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) verschiedene Bestimmungen hinsichtlich der Angebotsdichte festgehalten. Die Stadt Zürich fällt aufgrund ihrer Siedlungsstruktur in den Angebotsbereich 3. Gemäss § 13 der Angebotsverordnung ist im Angebotsbereich 3 mindestens ein 15'-Takt anzubieten. In Abhängigkeit zur Nachfrage kann das Taktintervall dabei verdichtet oder auch ausgedünnt werden. Dabei wird lediglich hinsichtlich Nebenverkehrszeiten speziell erwähnt, dass das Taktintervall auf einen 30'-Takt ausgedünnt werden kann.

Zusätzlich beurteilen die VBZ die Taktdichten hinsichtlich der Nachfrage und auch aus dem Systemgedanken heraus. So sollen Reiseketten innerhalb der Stadt Zürich am ganzen Betriebstag möglich sein. Das bedeutet, dass alle Linien eines Verkehrssystems im selben Takt fahren und Buslinien – bei vorhandener Nachfrage – im Takt des Tramnetzes oder in einem kompatiblen Takt dazu verkehren.

In der Stadt Zürich fahren alle Linien bis Betriebsschluss mindestens im 15'-Takt. Wenige Ausnahmen bilden dabei Quartierbuslinien oder sich im Hauptabschnitt ergänzende Linien (wie die Linien 61 und 62). Diese Linien verkehren mindestens im 30'-Takt.

Zu den Fragen 4 und 5 («Auf welchen Linien könnte ein 7.5-Minuten-Takt aufgrund der Nachfrage eine Chance haben? Auf welchen Linien ist die Nachfrage so klein, dass ein kürzerer Takt unverhältnismässig erscheint?»):

Die Nachfrage am Abend ist auf allen Linien niedriger, als dass ein dichterer Takt als alle 10 bzw. 15 Minuten erforderlich wäre. Es gibt keine Kapazitätsengpässe. Durch die Netzgestaltung in der Stadt Zürich gibt es aufgrund von Linienüberlagerungen auf vielen Achsen ohnehin bis Betriebsschluss mindestens alle 7,5 Minuten eine Fahrmöglichkeit (z. B. Linien 2 und 3 zwischen Stauffacher und Albisriederplatz).

Zu Frage 6 («Macht die abweichende Taktausgestaltung vom Freitag gegenüber Montag – Donnerstag noch Sinn? Ist die Nachfrage so viel grösser?»):

Im Netz der VBZ unterscheidet sich der Fahrplan bzw. der Takt am Freitagabend gegenüber demjenigen von Montag bis Donnerstag erst ab etwa 22.30 Uhr. Bis dahin sind die Fahrpläne am Freitag gleich jenen von Montag bis Donnerstag. Während ab etwa 22.30 Uhr montags bis donnerstags nur noch alle 15 Minuten gefahren wird, wird freitags weiter bis Betriebsschluss alle 10 Minuten gefahren. Damit entspricht der Freitagabendfahrplan dem des Samstagabends. Der dichtere Takt am Freitagabend ergibt sich aufgrund der höheren Nachfrage, die in diesen Stunden gegenüber Montag bis Donnerstag im Schnitt um 60 Prozent höher ist (auf einzelnen Linien bis zu 150 Prozent).

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti