

12.12.2018

Schriftliche Anfragevon Markus Knauss (Grüne)
und Hans Jörg Käppeli (SP)

Es ist bekannt, dass die VBZ massive Zeitverluste und damit auch Zusatzkosten wegen Behinderungen durch den Autoverkehr oder durch Eigenbehinderungen aufweisen. So wurde beispielsweise in der Verkehrskommission schon ausgeführt, dass Kurse der Buslinie 32 am Bucheggplatz oder an der Glaubtenstrasse vorzeitig gewendet werden mussten, weil die Busse einfach im Stau stecken geblieben sind.

Bei der Beurteilung von Lärmsanierungsprojekten wird nun häufig das Argument ins Spiel gebracht, dass eine Lärmsanierung an der Quelle mit Tempo 30 nicht möglich sei, weil die wenigen Sekunden im gesamten Umlauf einer Tram- oder Buslinie, die wegen Tempo 30 nötig wären, zu unverhältnismässigen Kosten führen würden. Erinnert sei hier an die ungenügende Lärmsanierung an der Klosbachstrasse, wo gemäss Stadtrat eine Lärmsanierung an der Quelle nicht möglich sein soll, weil im gesamten Umlauf der Tramlinie 8 von rund 70 Minuten ein Zeitverlust von 8 Sekunden, allenfalls auch nur schon von einer Sekunde, den Kauf einer neuen Tramkomposition erfordert haben sollte. Ein weiteres Beispiel ist die Binzmühlestrasse: Wegen Verkehrsüberlastung an verschiedenen Knoten im Streckenverlauf wird die Buslinie 80 durch miV-Staus behindert, wodurch im Fahrplan 2018 die Fahrzeiten um 4 Minuten verlängert werden mussten. Ein Zeitverlust von ca. 1 Minute durch eine Lärmschutzmassnahme an der Quelle mit Tempo 30 läge somit nicht mehr drin - wird argumentiert. Ebenfalls wird behauptet, dass der ZVV die Mehrkosten für die Umsetzung einer bundesrechtlich vorgeschriebenen Lärmsanierung an der Quelle mit Tempo 30 nicht übernehmen wolle.

Beispiele für Eigenbehinderungen stellen die instabilen Fahrzeiten im Raum Bellevue oder auch in der Bahnhofstrasse und im Raum Bahnhofplatz/Bahnhofquai/Central dar.

Im Zusammenhang mit den Zusatzkosten für die VBZ durch miV-Behinderungen und Eigenbehinderungen stellen sich folgende Fragen:

1. Wie hoch sind die Verlustzeiten pro Tag, bzw. in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend, die der VBZ durch miV-Behinderungen entstehen (gebeten wird um eine Aufstellung der Tramlinien sowie der Buslinien 31 bis 89 sowie der Orte im Streckenverlauf, wo die grössten Zeitverluste auftreten)?
2. Wie hoch sind die Verlustzeiten pro Tag, bzw. in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend, die der VBZ durch Eigenbehinderungen entstehen (gebeten wird um eine Aufstellung der Tramlinien und der Buslinien 31 bis 89 sowie der Orte im Streckenverlauf, wo die grössten Zeitverluste auftreten)?
3. An welchen Linien wurden in den letzten drei Jahren Fahrzeitverlängerungen und/oder die Reduktion der Wendezeiten in den Fahrplan eingebaut, um die Verlustzeiten durch miV- oder Eigenbehinderungen auszugleichen? Wie viele zusätzliche Kurse mussten deswegen auf den jeweiligen Linien eingesetzt werden?
4. Welche Zusatzkosten entstehen aus diesen Behinderungen bei den Investitionen und im Betrieb (gebeten wird um eine separate Auflistung der Zusatzkosten durch miV-



Behinderungen und Eigenbehinderungen und wie gross ist jeweils der dafür notwendige zusätzliche Fahrzeugbestand der VBZ und welche zusätzlichen Betriebskosten fallen an)?

5. Hat der ZVV in der Vergangenheit die übermässigen Kosten, die aus Verlusten durch miV-Behinderungen oder Eigenbehinderungen resultieren, finanziert?
6. Welche Massnahmen trifft der Stadtrat um die Kosten der miV-Behinderungen und der Eigenbehinderungen abzubauen und damit den Kostendeckungsgrad der VBZ zu erhöhen?
7. Inwiefern ist es zutreffend, dass der ZVV sich geweigert habe, die betrieblichen Zusatzkosten (Fahrzeuge und Personal) für die Lärmsanierung zu übernehmen?
8. Falls sich der ZVV geweigert haben sollte, Zusatzkosten bedingt durch Lärmsanierungsmassnahmen zu finanzieren: Wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass der ZVV offenbar bereit ist, Zusatzkosten bedingt durch miV-Behinderungen oder Eigenbehinderungen zu finanzieren, der Bevölkerung den verfassungsmässigen Schutz vor schädlichen und lästigen Immissionen aber verweigert?
9. Mit der Wiederinbetriebnahme eines zusätzlichen, betriebsnotwendigen Miragetrams ab 2019 (Medienmitteilung der VBZ vom 13. November 2018) steht auf der Tramlinie 8 eine zusätzliche Zeitreserve von 7.5 Minuten zur Verfügung, um einerseits die Verspätungen dieser Tramlinie auszugleichen und andererseits eine bundesrechtskonforme Lärmsanierung an der Quelle umzusetzen. Der Stadtrat hat sich bisher geweigert, im Rahmen der kreisweisen Lärmsanierung die Strassenabschnitte entlang der Tramlinie 8 mit einer Lärmsanierung an der Quelle zu sanieren, war aber gemäss schriftlicher Anfrage GR-Nr. 2018/193 bereit, auf seinen Entscheid zurückzukommen, sollte ein Spielraum für die Einführung vom Tempo 30 bestehe. Wann wird nun also die Lärmsanierung mit einer Massnahme an der Quelle an der Klossbachstrasse (Zeitverlust 8 Sekunden), der Selnaustrasse (Brandschenkestrasse bis Sihlhölzlistrasse, Zeitverlust 8 Sekunden), der Stauffacherstrasse (zwischen Langstrasse und Feldstrasse Zeitverlust, 6 Sekunden) und der Hohlstrasse zwischen Feldstrasse und Herman-Greulich-Strasse (Zeitverlust geschätzte 6 Sekunden) umgesetzt, nachdem mit einem zusätzlichen Fahrzeug eine zusätzliche Reservezeit von 7.5 Minuten besteht?

H. Krause

V. V. K.