

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 30. September 2015

**859.**

### **Schriftliche Anfrage von Dr. Mario Babini betreffend Hintergründe zur Praxis der Türfreigabe an Mehrfachhaltestellen für Trams sowie bessere Gewährleistung der Anschlüsse in den Randzeiten**

Am 1. Juli 2015 reichte Gemeinderat Dr. Mario Babini (parteilos) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/239, ein:

Die offensichtlich gängige Praxis, dass ein Tram an einer grossen Haltestelle für mehrere Trams (z.B. Haltestelle Bahnhofquai) oft nur einmal die Türen zum Einsteigen / Aussteigen öffnet, bevor es vor dem Haltesignal für den ÖV ohne weitere Türöffnung entweder direkt weiterfährt oder aber noch einmal anhalten muss, aber ohne Türöffnung und schliesslich weiterfährt, ist für viele, vor allem ältere oder mit dieser Praxis nicht vertrauten Kunden, ein offensichtliches Ärgernis.

Im weiteren ist leider oft zu beobachten, dass in Randzeiten vor allem bei zentralen Umsteigepunkten die entsprechenden Anschlüsse nicht abgewartet werden, obwohl dies mit grosser Wahrscheinlichkeit einem offensichtlichen Kundenbedürfnis entsprechen würde, da in den Randzeiten die Anschlüsse oft relative lange wieder auf sich warten lassen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Trifft es zu, dass bei den VBZ die Praxis besteht, dass auch an Mehrfachhaltestellen das Tram nur einmal die Türen zum Einsteigen / Aussteigen öffnet und sich anschliessend zur Ausfahrt aus der Haltestelle anmeldet und die Türen danach nicht mehr öffnet, bis das Ausfahrtssignal die Fahrt freigibt?
2. Ist es möglich, vor allem in Randzeiten mit weniger dichtem Fahrplan, an den bekannten Umsteigepunkten wie z.Bsp. Hauptbahnhof, Bellevue, Stauffacher die Anschlüsse für Umsteigerinnen und Umsteiger die Anschlüsse besser zu gewährleisten, indem auch auf etwas verspätete Trams gewartet und das Umsteigen noch ermöglicht wird?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1** («Trifft es zu, dass bei den VBZ die Praxis besteht, dass auch an Mehrfachhaltestellen das Tram nur einmal die Türen zum Einsteigen / Aussteigen öffnet und sich anschliessend zur Ausfahrt aus der Haltestelle anmeldet und die Türen danach nicht mehr öffnet, bis das Ausfahrtssignal die Fahrt freigibt?»):

Der geschilderte Sachverhalt trifft zu. Trams und Busse der Verkehrsbetriebe (VBZ) halten jeweils nur an einer der beiden Haltekanten einer Doppelhaltestelle. Das hintere Fahrzeug fährt dann in der Regel ohne Halt durch die vordere Halteposition. Muss es dort ausserplanmässig nochmals anhalten, zum Beispiel wegen einer geschlossenen Lichtsignalanlage, werden die Türen an der vorderen Haltekante nicht mehr geöffnet.

Das VBZ-Liniennetz umfasst auf Stadtgebiet folgende sieben Doppelhaltestellen:

- Tram: Bahnhofquai/HB, Stauffacher, Milchbuck
- Bus: Glaubtenstrasse, Bahnhof Altstetten, Bahnhof Wipkingen stadteinwärts, Albisriederplatz in Richtung Hardbrücke

Doppelhaltestellen sind durchwegs wichtige Umsteigehaltestellen. Sie bieten Fahrgästen der VBZ den Vorteil, dass gegenseitige Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien hergestellt werden, d.h., dass gleichzeitig vom vorderen ins hintere Fahrzeug und auch umgekehrt umgestiegen werden kann. Ausserdem ermöglichen Doppelhaltestellen einen speditiven Betriebsablauf, weil die Haltestellen gleichzeitig von zwei Fahrzeugen bedient werden können und das Folgefahrzeug nicht abwarten muss, bis das vorausfahrende Fahrzeug die Haltestelle geräumt hat.

Grundsätzlich wäre es möglich, das hintere Fahrzeug an der vorderen Halteposition noch einmal anhalten zu lassen. Da ein zusätzlicher Fahrgastwechsel aber erfahrungsgemäss eine Haltezeit von rund 20 Sekunden verursacht und das Abwarten der nächsten Grünphase an der Lichtsignalanlage zusätzliche Verlustzeiten generiert, wird aus Gründen der Fahrplanstabilität auf den zweiten Halt an der vorderen Halteposition verzichtet.

Die Bedienung der Doppelhaltestellen ist in den VBZ-Fahrdienstvorschriften geregelt, die vom Bundesamt für Verkehr genehmigt wurden. Ziff. 1.22 dieser Fahrdienstvorschriften hält fest, dass bei «Doppelhaltestellen [...] die Fahrzeuge hintereinander anhalten und die Türen geöffnet werden [dürfen], ohne dass das zweite Fahrzeug an erster Position die Türen nochmals öffnen muss.»

**Zu Frage 2** («Ist es möglich, vor allem in Randzeiten mit weniger dichtem Fahrplan, an den bekannten Umsteige-Schwerpunkten wie z.Bsp. Hauptbahnhof, Bellevue, Stauffacher die Anschlüsse für Umsteigerinnen und Umsteiger die Anschlüsse besser zu gewährleisten, indem auch auf etwas verspätete Trams gewartet und das Umsteigen noch ermöglicht wird?»):

Es ist den VBZ ein zentrales Anliegen, Anschlüsse wenn immer möglich zu gewährleisten. Zu den Randverkehrszeiten mit den weniger dichten Taktfolgen ist die Einhaltung von definierten Anschlüssen an wichtigen Umsteigeknoten darum auch im Fahrplan vorgeschrieben.

Das Fahrplanangebot ist derart aufgebaut, dass nachfragestarke Verbindungen priorisiert werden und die Anschlussbeziehungen aus der Innenstadt in die Aussenquartiere optimal funktionieren. Besonderer Wert wird darauf gelegt, dass Quartiere ohne Direktverbindung zur Innenstadt (beispielsweise Witikon oder Affoltern) an den Umsteigeknoten über gut funktionierende Anschlüsse verfügen. Aufgrund des engmaschigen VBZ-Liniennetzes mit seiner Vielzahl von Umsteigeknoten ist es jedoch nicht immer und überall möglich, für sämtliche Umsteigebeziehungen schlanke Anschlüsse garantieren zu können.

Die VBZ verfügen über ein sogenanntes Anschlusssicherungssystem. Mit diesem System werden die Fahrdienstmitarbeiterinnen und -mitarbeiter darüber informiert, wenn ein Anschlussfahrzeug an einem Umsteigeknoten (S-Bahn, Tram, Bus) verspätet ankommt. Je nach Ausmass der Verspätung und der Dringlichkeit anderer Anschlüsse entscheidet das System, ob der Anschluss abgewartet werden soll. Die Fahrdienstmitarbeiterinnen und -mitarbeiter werden mittels Bildschirm im Führerstand über die jeweilige Anschlusssituation informiert und angewiesen, den Anschluss abzuwarten oder ohne Einhaltung des Anschlusses abzufahren.

Während der Randverkehrszeiten und wenn die Linien mit 15-Minuten-Intervall oder weniger häufig verkehren, überwacht und regelt das Anschlusssicherungssystem die Gewährleistung nachstehender Anschlüsse:

- Bahnhofquai/HB
  - Linien 4 und 11 (von Bahnhof Tiefenbrunnen nach Auzelg und umgekehrt sowie von Rehalp nach Bahnhof Altstetten Nord und umgekehrt)
- Bucheggplatz
  - Linien 11 und 32 (von Rehalp nach Holzerhurd und umgekehrt sowie von Strassenverkehrsamt nach Auzelg)
  - Linien 15 und 40 (von Klusplatz nach Glaubtenstrasse)
- Farbhof
  - Linien 2 und 31 (von Bahnhof Tiefenbrunnen nach Schlieren Zentrum und umgekehrt)
  - Linien 2 und 78 (von Bahnhof Tiefenbrunnen nach Dunkelhölzli)
- Hegibachplatz
  - Linien 11 und 77 (von Auzelg nach Im Walder)

- Klusplatz
  - Linien 3 und 34 (von Albisrieden nach Kienastewies und umgekehrt)
- Meierhofplatz
  - Linien 13 und 38 (von Albisgüetli nach Schützenhaus Höngg)
- Milchbuck
  - Linien 9 und 14 (von Heuried nach Seebach sowie von Triemli nach Hirzenbach und umgekehrt)
- Morgental
  - Linien 7 und 66 (von Bahnhof Stettbach nach Neubühl)
  - Linien 7 und 70 (von Bahnhof Stettbach nach Mittelleimbach)
- Schwamendingerplatz
  - Linien 9 und 79 (von Heuried nach Auzelg Ost)
- Seebacherplatz
  - Linien 14 und 29 (von Triemli nach Glaubtenstrasse)
- Stauffacher
  - Linien 3 und 9 (von Albisrieden nach Hirzenbach und umgekehrt sowie von Klusplatz nach Heuried und umgekehrt)
  - Linien 2 und 14 (von Farbhof nach Seebach und umgekehrt sowie von Triemli nach Bahnhof Tiefenbrunnen und umgekehrt)

An einigen Bahnhöfen werden auch Anschlüsse von der S-Bahn zum Bus gesichert:

- Bahnhof Affoltern: Linie 37 wartet auf S6
- Bahnhof Leimbach: Linie 70 wartet auf S4

An den Tramendhaltestellen Wollishofen, Bahnhof Altstetten Nord, Frankental und Klusplatz bestehen ausserdem zusätzliche Anschlusssicherungen von/zu den Regionallinien.

Am Bellevue können in der Regel keine Anschlüsse abgewartet werden, weil verspätete Abfahrten die Einhaltung der oben aufgeführten Anschlüsse gefährdeten. So führte beispielsweise eine verspätete Abfahrt der Linie 9 dazu, dass am Milchbuck die Anschlüsse auf die Linie 14 oder am Stauffacher die Anschlüsse auf die Linie 3 nicht mehr sichergestellt werden könnten. Die Linie 11 wiederum kann keine Anschlüsse abwarten, weil sonst am Hegibachplatz der Bus der Linie 77 Richtung Im Walder nicht mehr erreicht werden könnte oder am Bucheggplatz der Anschluss Richtung Affoltern gebrochen werden müsste. Auf den Streckenabschnitten zwischen Bellevue und Bahnhof Tiefenbrunnen sowie Bellevue und Stauffacher verkehren auch am späten Abend mehrere Tramlinien. Dadurch werden allfällige Wartezeiten nach einem verpassten Anschluss auf ein erträgliches Mass reduziert.

Die Daten des Anschlusssicherungssystems werden von den VBZ laufend ausgewertet. Dadurch kann ermittelt werden, welche Anschlüsse stabil funktionieren und wo auffällig viele Anschlüsse nicht abgewartet werden können. Für kritische Anschlüsse werden entsprechende Optimierungsmassnahmen ausgearbeitet und umgesetzt (Anpassung des Fahrplans, Anpassung der Steuerung von Lichtsignalanlagen usw.). Dadurch kann die Anschlusssituation an diesen Umsteigeknoten kontinuierlich verbessert werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**