

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 15. März 2017

166.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Verspätungsdaten der VBZ, mögliche Massnahmen und Kostenfolgen zur Stabilisierung der Fahrpläne und zum Abbau der Verspätungen, insbesondere auf dem Abschnitt Holzerhurd–Bucheggplatz der Linie 32

Am 23. November 2016 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/410, ein:

Der Tagesanzeiger hat die Verspätungsdaten der VBZ ausgewertet und instruktiv dargestellt. Die Wahrnehmungen der Benutzerinnen des öffentlichen Verkehrs werden dadurch bestätigt. Exemplarisch sind die Erkenntnisse zu den Buslinien 32 und 61/62 insbesondere im Quartier Affoltern. Abgesehen von den kurzen Linien 162 und 163 ist die Trolleybuslinie 32 der negative Spitzenreiter.

Die Daten der VBZ sind zwar öffentlich zugänglich (Homepage), aber sehr umfangreich und nicht ohne aufwändige Aufarbeitungen zu interpretieren.

Die Hälfte der maximalen Verspätungen der Linie 32 entstehen bereits auf den ersten beiden Streckenabschnitten zwischen der Endstation Holzerhurd und dem Zehntenhausplatz. Die Verspätungen nehmen zu und können bis zur Endstation Strassenverkehrsamt nicht mehr abgebaut werden, bzw. nehmen sogar erheblich zu. Es ist hinlänglich bekannt, dass grossen Abweichungen sich aufschaukeln und zu einem sehr unstabilen Betriebsablauf führen. Dies zeigt sich augenfällig durch die Bildung von „Päckli“ mit 2 - 3 Fahrzeugen in kurzer Folge und anschliessender grosser Lücke.

Es ist ausserdem augenfällig, dass über 2/3 der maximalen Verspätungen im Quartier Affoltern zwischen Holzerhurd und Bucheggplatz entstehen.

Im Weiteren verkehren offensichtlich in der Folge viele Kurse mit Verspätung ab den Endhaltestellen.

Eine wesentliche Verbesserung bringt erst das Tram Affoltern. Dies ist aber frühestens in 10 Jahren wirksam. Kurzfristige Massnahmen, insbesondere im Quartier Affoltern, müssen deshalb dringend und schnell realisiert werden.

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

1. Sind die Auswertungen des Tagesanzeigers grundsätzlich korrekt? Ist der Stadtrat bereit solche und ähnliche instruktive Auswertungen (z.B. Fahrzeit, Geschwindigkeit, Auslastung der Fahrzeuge, etc.) zu den Tram- und Buslinien im Sinne von „Open Government Data“ zu erstellen und zugänglich zu machen?
2. Ist der Stadtrat bereit kurzfristig wirksame Massnahmen in der Verkehrslenkung einzurichten, möglichst ohne bauliche Anpassungen an der Strasseninfrastruktur? Welche kurzfristigen Massnahmen sind aus der Sicht des Stadtrates ausserdem möglich und vorgesehen?
3. Die grossen Verspätungen sind doch Ausdruck dafür, dass der Fahrplan zu ehrgeizig ist und ungenügende Reserven umfasst. Ist der Stadtrat bereit den Fahrplan zu entspannen und an den Endhalteorten zusätzliche Reserven einzuplanen, damit die Kurse wenigstens pünktlich von der Endstation abfahren? Welche Konsequenzen hat das auf den Fahrzeugeinsatz und was sind die resultierenden jährlichen Kosten?
4. Vor der Endstation Holzerhurd muss der Bus als Linksabbieger den stadteinwärts fahrenden MIV queren und wird entsprechend verlangsamt. Andererseits kann der Bus nicht ungestört von der Endhaltestelle her in die Strasse einmünden. Ist der Stadtrat bereit an dieser Stelle eine Lichtsignalanlage zu erstellen, um damit den Verkehr mit Bevorzugung des Busses zu steuern?
5. Die Einmündung der Furtalstrasse stört den Verkehrsfluss in der Wehntalerstrasse ganz erheblich, insbesondere wegen dem Linksabbieger aus der Wehntalerstrasse. Das führt zu grossen Staus und entsprechender Behinderung der Linie 32. Ist der Stadtrat bereit die Knotensteuerung mit der vorhandenen Lichtsignalanlage bezüglich der Wehntalerstrasse zu priorisieren und den Bus zu bevorzugen?
6. Wie und wo können die Busse die Steuerung der Lichtsignalanlagen beeinflussen und damit eine Priorisierung erhalten? Ist der Stadtrat bereit diese Steuerungsmöglichkeit weiter auszubauen? Falls das nicht möglich sein soll, bitte ich um eine stichhaltige und differenzierte Begründung.
7. Die Verspätungen treten vor allem auf dem Abschnitt Holzerhurd - Bucheggplatz auf. Müssten deshalb in der Not nicht Entlastungsbusse nur auf diesem Abschnitt eingesetzt werden, damit der Betrieb stabiler geführt werden kann und das Aufschaukeln der Verspätungen zu vermieden werden kann?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Sind die Auswertungen des Tagesanzeigers grundsätzlich korrekt? Ist der Stadtrat bereit solche und ähnliche instruktive Auswertungen (z.B. Fahrzeit, Geschwindigkeit, Auslastung der Fahrzeuge, etc.) zu den Tram- und Buslinien im Sinne von „Open Government Data“ zu erstellen und zugänglich zu machen?»):

Aus Sicht des Stadtrats besteht kein Grund, an der grundsätzlichen Korrektheit der Auswertungen des «Tages-Anzeigers» zu zweifeln. Damit dessen Visualisierungen überhaupt zustande kommen konnten, waren aufwendige Aufbereitungen bzw. Bereinigungen der Zahlen notwendig. Die VBZ haben dazu eine gewisse Unterstützung gewährleistet, damit die Auswertungen ihre Aussagekraft erlangten. Der «Tages-Anzeiger» hat allerdings in seinen Auswertungen eine Schwelle von 90 Sekunden definiert, damit Abfahrten als pünktlich gelten. Da die VBZ hingegen im Einklang mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit einer Schwelle von 2 Minuten rechnen, sind die Auswertungen nicht deckungsgleich mit der VBZ-Pünktlichkeitsstatistik.

Die Verwaltung arbeitet selbst täglich mit diesen Daten, der Stadtrat beabsichtigt jedoch nicht, darüber hinausgehende Auswertungen durchzuführen. Der Sinn von «Open Government Data» besteht darin, dass solche Auswertungen durch interessierte, verwaltungsexterne Stellen auf Basis der zur Verfügung gestellten Daten durchgeführt werden können oder im Idealfall mit weiteren Daten Dritter verknüpft werden.

Auf Besonderheiten bezüglich der Daten aus dem Jahr 2016 für die Buslinien entlang der Wehntalerstrasse wird bei der Beantwortung von Frage 3 hingewiesen.

Zu Frage 2 («Ist der Stadtrat bereit kurzfristig wirksame Massnahmen in der Verkehrslenkung einzurichten, möglichst ohne bauliche Anpassungen an der Strasseninfrastruktur? Welche kurzfristigen Massnahmen sind aus der Sicht des Stadtrates ausserdem möglich und vorgesehen?»):

Der Stadtrat hat in seinem Bericht und Antrag vom 4. November 2015 zur Motion von Marianne Dubs Früh und Michel Urben betreffend Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle «Neu Affoltern» bis zur Endstation «Holzerhurd», GR Nr. 2012/292, dargelegt, dass die Möglichkeiten zur Realisierung von Busspuren in den Knotenzufahrten entlang der Wehntalerstrasse unter Federführung des Tiefbauamts weiter geprüft werden (STRB Nr. 935/2015). Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen, bei denen stadteinwärts eine der beiden Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entfällt und je nach Bedarf durch eine abschnittsweise Busspur stadteinwärts oder stadtauswärts ersetzt wird.

Zu Frage 3 («Die grossen Verspätungen sind doch Ausdruck dafür, dass der Fahrplan zu ehrgeizig ist und ungenügende Reserven umfasst. Ist der Stadtrat bereit den Fahrplan zu entspannen und an den Endhalteorten zusätzliche Reserven einzuplanen, damit die Kurse wenigstens pünktlich von der Endstation abfahren? Welche Konsequenzen hat das auf den Fahrzeugeinsatz und was sind die resultierenden jährlichen Kosten?»):

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Daten für 2016 zu den Buslinien im Raum Affoltern aufgrund der Vollsperrung der Wehntalerstrasse zwischen Affoltern und Regensdorf (Zeitraum März–November 2016) nicht repräsentativ sind. Auf der einen Seite kam es infolge der temporären Aufhebung der Busspur zwischen Holzerhurd und Furttalstrasse zu zusätzlichen Behinderungen der Busse, auf der anderen Seite führte das reduzierte MIV-Aufkommen entlang der Wehntalerstrasse v. a. während der Abendspitze zu spürbar geringeren Zeitverlusten als in den Vorjahren.

Bereits heute sind die planmässigen Fahrzeiten der Linie 32 während der Abendspitze fast 10 Minuten länger als während der Morgenspitze und tagsüber (Summe Hin- und Gegenrichtung). Abends stehen – trotz identischem Takt – zwei Busse mehr im Einsatz als morgens. Angesichts der finanziellen Situation des ZVV sieht der Stadtrat darüber hinaus keine Mög-

lichkeit, zusätzliche Reserven einzuplanen. Die Investitionskosten belaufen sich für einen Doppelgelenktrolleybus auf 1,7 Millionen Franken, und es ist wirtschaftlich kaum tragbar, für einen Kurz-einsatz während der Abendspitze noch zusätzliche Fahrzeuge vorzuhalten.

Zu Frage 4 («Vor der Endstation Holzerhurd muss der Bus als Linksabbieger den stadteinwärts fahrenden MIV queren und wird entsprechend verlangsamt. Andererseits kann der Bus nicht ungestört von der Endhaltestelle her in die Strasse einmünden. Ist der Stadtrat bereit an dieser Stelle eine Lichtsignalanlage zu erstellen, um damit den Verkehr mit Bevorzugung des Busses zu steuern?»):

Beim Ausbiegen aus der Wehntalerstrasse entstehen nach Auswertungen der VBZ nur geringe Verlustzeiten. Zumindest können die nicht vortrittsberechtigten Busse ziemlich rasch eine Fahrzeuglücke im Gegenverkehr nutzen bzw. wird ihnen von entgegenkommenden Verkehrsteilnehmerinnen oder -teilnehmern der Vortritt überlassen.

Eine zusätzliche Lichtsignalanlage im Abschnitt zwischen dem Knoten mit der Mühlackerstrasse und jenem mit der Furttalstrasse müsste ins Gesamtsystem eingebettet werden, dies mit der Folge, dass auch mit einer Lichtsignalsteuerung keine Nullwartezeit für den abbiegenden Bus garantiert werden könnte. In Anbetracht der geringen Verlustzeiten an dieser Stelle erscheint die Investition in eine zusätzliche Lichtsignalanlage als unverhältnismässig.

Zu Frage 5 («Die Einmündung der Furttalstrasse stört den Verkehrsfluss in der Wehntalerstrasse ganz erheblich, insbesondere wegen dem Linksabbieger aus der Wehntalerstrasse. Das führt zu grossen Staus und entsprechender Behinderung der Linie 32. Ist der Stadtrat bereit die Knotensteuerung mit der vorhandenen Lichtsignalanlage bezüglich der Wehntalerstrasse zu priorisieren und den Bus zu bevorzugen?»):

Die Steuerung der Lichtsignalanlage am Knoten Furttalstrasse wurde im Rahmen des Projekts zur Optimierung des Gesamtsystems im Jahr 2014 angepasst. Dies geschah so, dass während der Abendspitze möglichst viel Grünzeit stadtauswärts eingeräumt werden kann. Dadurch konnte der Verkehrsfluss in Richtung Autobahn (Stadtentleerung) verbessert werden; davon profitiert auch die Buslinie 32 stadtauswärts. Stadteinwärts hat der Bus die Möglichkeit sich anzumelden, und erhält je nach Steuerungsvariante innerhalb des 50-Sekunden-Umlaufs mindestens zweimal ein Zeitfenster zugeteilt; zu den übrigen Zeiten wurde die Buspriorisierung unverändert belassen.

Der Knoten ist unter Berücksichtigung des Gesamtsystems so optimiert, dass für den öffentlichen Verkehr möglichst geringe Verlustzeiten entstehen, zumal eine Reduktion des Angebots von und in die Furttalstrasse negative Auswirkungen auf die Buslinie 491 der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG hätte, die entlang dieser Achse verkehrt.

Zu Frage 6 («Wie und wo können die Busse die Steuerung der Lichtsignalanlagen beeinflussen und damit eine Priorisierung erhalten? Ist der Stadtrat bereit diese Steuerungsmöglichkeit weiter auszubauen? Falls das nicht möglich sein soll, bitte ich um eine stichhaltige und differenzierte Begründung.»):

Es gibt heute eine Beeinflussung an sämtlichen Knoten entlang der Achse Wehntalerstrasse. Die Priorisierung erfolgt jedoch richtungs- und tageszeitabhängig.

Zu Frage 7 («Die Verspätungen treten vor allem auf dem Abschnitt Holzerhurd - Bucheggplatz auf. Müssen deshalb in der Not nicht Entlastungsbusse nur auf diesem Abschnitt eingesetzt werden, damit der Betrieb stabiler geführt werden kann und das Aufschaukeln der Verspätungen zu vermieden werden kann?»):

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen. Die Verspätungen treten im gesamten Streckenverlauf auf. Die Buslinie 32 verkehrt in den Hauptverkehrszeiten bereits heute im 6-Minuten-Takt. Der Einsatz von Entlastungsbussen ist angesichts der finanziellen Lage des ZVV gegenüber anderen Massnahmen nicht prioritär.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti