

20.03.2019

Schriftliche Anfrage

von Hans Jörg Käppeli (SP)

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 Ausenquartiere.

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?

