



Beschluss des Stadtrats

vom 7. Februar 2024

GR Nr. 2023/576

Nr. 389/2024

Schriftliche Anfrage von Dr. Ann-Catherine Nabholz, Ivo Bieri und 1 Mitunterzeichnenden betreffend Einsatz von Doppelgelenk-Trolleybussen bei schwierigen Strassenverhältnissen, Gründe für die schlechtere Zuverlässigkeit gegenüber den Überlandbussen, möglicher Einsatz kleinerer Ersatzbusse und zusätzliche Haltestellen von Überlandbussen bei schlechten Strassenverhältnissen

Am 6. Dezember 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Ivo Bieri (SP) und ein Mitunterzeichnender folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/576, ein:

Der letzte Schneefall führte in den topographisch anspruchsvolleren Quartieren, wie Witikon, abermals zu Ausfallmeldungen bei der VBZ. Dabei zeichnete sich das gewohnte Bild ab: Während der Betrieb der Überlandbusse kaum beeinträchtigt ist, scheinen die langen und schweren Doppelgelenk-Trolleybusse der Linie 31 der Strassenverhältnisse nicht gewachsen zu sein. Bei Schneefall fällt es ihnen beispielsweise bereits beim Hegibachplatz schwer, die Spitzkehre zu fahren, ab der Schlyfi haben sie sodann oft Probleme beim Anfahren am Berg und blockieren im schlimmsten Fall den gesamten Verkehr.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Kann der Stadtrat bestätigen, dass die Überlandbusse witterungsbeständiger sind als die Doppelgelenk-Trolleybusse? Bejahendenfalls, was sind die Gründe dafür?
2. Wurde jemals geprüft, ob bei sich abzeichnenden schwierigen Wetterverhältnissen kleinere Ersatzbusse zur Anwendung kommen könnten?
3. Was spricht gegen den Noteinsatz von wetterangepassten Fahrzeugtypen, was spricht für ein Festhalten an den Doppelgelenkbussen?
4. Wurde jemals mit dem ZW verhandelt, dass Überlandbusse bei schlechten Strassenverhältnissen ausnahmsweise auch Haltestellen wie z.B. Drusberg und Schlyfi bedienen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Hohe Schneefallmengen sind in der Stadt Zürich ein ausserordentliches Ereignis. Seit Messbeginn im Jahr 1931 ist es erst fünf Mal vorgekommen, dass innert eines Tages 30 cm oder



2/4

mehr Neuschnee fielen. Dies war in den Jahren 1952, 1962, 1986, 2006 und 2021¹. Im Dezember 2023 wurde diese Marke knapp nicht erreicht (26 cm in Zürich Fluntern²). Derart starker Schneefall stellt die gesamte städtische Mobilität vor Herausforderungen.

Der Winterdienst der Stadt wird sach- und fachgerecht auf Grundlage der Norm VSS 40756A (Winterdienst: Dringlichkeitsstufen, Winterdienst-Standard, Routenplan, Routenverzeichnisse und Einsatzplan) des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ausgeführt. Die genannte Norm kennt drei Dringlichkeitsstufen mit entsprechenden Zeitlimiten, die auf der Einteilung der Strassen bzw. von Flächen nach ihrer Verkehrsbedeutung und Versorgungsfunktion beruhen. Grundsätzlich richtet sich die Priorisierung der Schneeräumung nach diesen Dringlichkeitsstufen. Die Flächen der ersten bzw. höchsten Dringlichkeitsstufe umfassen u. a. Strassen, die Spitäler, Polizei und Feuerwehr erschliessen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV), wichtige Fussgängerverbindungen und Velowege. Alle Flächen, die der höchsten Dringlichkeitsstufe zugeordnet sind und/oder sich in höheren Lagen befinden, werden prioritär behandelt. Innerhalb der jeweiligen Dringlichkeitsstufen werden sowohl Gehwege als auch Velo- und ÖV-Fahrbahnen gleich wie die Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs priorisiert und ohne Bevorzugung einer bestimmten Gruppe abgearbeitet (vgl. STRB Nr. 389/2021).

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) versuchen bei starkem Schneefall, den Betrieb so zuverlässig wie möglich aufrecht zu halten. Grundsätzlich verkehrt der ÖV, wo möglich und so lange wie möglich. Als oberstes Gebot gilt die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrpersonals und der weiteren Verkehrsteilnehmenden. Ab einem gewissen Ausmass des Schneefalls oder der Veränderung der Witterung sind einige Abschnitte im Verkehrsnetz der Stadt besonders anfällig für Störungen, z. B. die Gsteig- oder die Witikonstrasse. Die Gsteigstrasse wird teilweise aus Sicherheitsgründen durch die Polizei gesperrt. Zudem ordnet die VBZ-Leitstelle bei schwierigen Fahrverhältnissen sofort eine Umleitung der Buslinie 80 an. Bei der Witikonstrasse sind es meistens quergestellte Fahrzeuge, die die Fahrbahn und damit auch die Busse der Linie 31 blockieren. Trolleybusse sind bei Vereisungen der Fahrleitung zusätzlich betroffen. Für deren Enteisung sorgt ein VBZ-interner Pikett-Dienst mit spezifisch dafür hergerichteten Fahrzeugen.

Im Übrigen verzichten die VBZ darauf, ihre Busse generell mit Schneeketten auszustatten (vgl. die Gründe dazu in STRB Nr. 460/2015). Die VBZ-Busse sind mit M+S-Reifen (Winterreifen) ausgerüstet gemäss Anforderungen der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41). Die Busse sind damit grundsätzlich in der Lage, die Fahrgäste auch bei winterlichen Verhältnissen zuverlässig zu transportieren (zu den fahrzeug-spezifischen Vorteilen von Trolleybussen siehe nachfolgende Antwort auf Frage 1).

¹ Siehe STRB Nr. 389/2021 und Medienmitteilung vom 13. April 2021, «Rund 14 000 Stadtbäume durch Januar-Schnee beschädigt», Präsentation zur Medienkonferenz, abrufbar unter: <https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2021/april/210413a.html>.

² Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz, Blog-Eintrag vom 2. Dezember 2023, «Tief verschneite Landschaften», abrufbar unter: <https://www.meteoschweiz.admin.ch/ueber-uns/meteoschweiz-blog/de/2023/12/tief-verschneite-landschaften.html>.



3/4

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Kann der Stadtrat bestätigen, dass die Überlandbusse witterungsbeständiger sind als die Doppelgelenk-Trolleybusse? Bejahendenfalls, was sind die Gründe dafür?

Es lässt sich nicht bestätigen, dass Überlandbusse witterungsbeständiger sind als Doppelgelenk-Trolleybusse.

Alle Fahrzeugtypen der VBZ bringen verschiedene Vor- und Nachteile mit sich. So sind Doppelgelenk-Trolleybusse schwere Fahrzeuge mit hoher Fahrgastkapazität. Die Regionalbuslinien, die in Witikon verkehren, werden hingegen von Standard- oder Gelenkbussen mit tieferen Fahrgastkapazitäten betrieben. Diese sind leichter und aufgrund der kürzeren Länge einfacher zu manövrieren.

Die Fahrverhältnisse bei Schnee und Eis sind in kurvenreichen und steilen Fahrwegabschnitten besonders herausfordernd. Dies ist mit einem langen und schweren Fahrzeug wie einem Doppel-Gelenktrolleybus grundsätzlich anspruchsvoller zu bewältigen als mit einem Standardbus.

Trolleybusse sind aufgrund ihrer fahrzeugspezifischen Merkmale allerdings besonders geeignet für den Einsatz auf Linien in dichten städtischen Busnetzen mit starken Neigungen (vgl. STRB Nr. 367/2012). Trolleybusse können beim Bremsen freiwerdende Energie zurück ins Fahrleitungsnetz einspeisen, die wiederum von anfahrenden oder bergaufwärts fahrenden Fahrzeugen genutzt werden kann (sogenannte Rekuperation). Der elektrische Antrieb der Trolleybus-Fahrzeuge ermöglicht eine starke und stetige Beschleunigung beim Anfahren und in Steigungen. Die VBZ verwenden moderne Trolleybusse, die mit elektrischem Einzelachsantrieb ausgestattet sind. Dies ermöglicht nicht nur durchgehend niederflurige Gelenk- und Doppelgelenkbusse mit optimaler Transportkapazität (ohne Einschränkungen im Fahrgastraum durch den Platzbedarf für Motoren, Batterien oder Getriebe). Bei Gelenktrolleybussen und Doppelgelenktrolleybussen sind zwei Achsen angetrieben. Dieser sogenannte Zweiachsantrieb wirkt sich bei schwierigen Strassenverhältnissen oder bei Schneefall positiv aus (vgl. STRB Nr. 460/2015). Bei mehrgelenkigen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ist die Kraftübertragung über ein Gelenk zu herausfordernd und wird bei den gängigen Busmodellen nicht angeboten. Sie verfügen jeweils nur über einen Antrieb.

Anderweitige Unterschiede in Bezug auf die Witterungsbeständigkeit gibt es aus Sicht des Stadtrats keine.

Fragen 2 und 3

Wurde jemals geprüft, ob bei sich abzeichnenden schwierigen Wetterverhältnissen kleinere Ersatzbusse zur Anwendung kommen könnten? Was spricht gegen den Noteinsatz von wetterangepassten Fahrzeugtypen, was spricht für ein Festhalten an den Doppelgelenkbussen?

Dafür müssten zusätzliche Fahrzeuge angeschafft und bereitgestellt werden. Zudem bedarf eine solche Bereitstellung zusätzlichen Platzbedarf und Personalressourcen, womöglich auch infrastrukturelle Anpassungen. Weiter ist nicht garantiert, dass ein solches Ersatzbuskonzept bei schwierigen Strassenverhältnissen umgesetzt werden kann, da die Strassenverhältnisse



4/4

bei Schnee und Eis für sämtliche Fahrzeugtypen herausfordernd sind. Oftmals kommt es zudem zu Störungen oder Blockierungen der Fahrbahn aufgrund von anderen Verkehrsteilnehmenden.

Die Bereitstellung eines Ersatzbuskonzepts für einzelne Tage mit ausserordentlich starkem Schneefall ist ressourcentechnisch und wirtschaftlich unverhältnismässig. Die VBZ haben eine vertiefte Prüfung einer solchen Lösung aus genannten Gründen nicht weiterverfolgt.

Frage 4

Wurde jemals mit dem ZVV verhandelt, dass Überlandbusse bei schlechten Strassenverhältnissen ausnahmsweise auch Haltestellen wie z.B. Drusberg und Schlyfi bedienen?

Diese Massnahme wird bereits heute teilweise angewendet. Nach Möglichkeit koordiniert die VBZ-Leitstelle entsprechende Massnahmen bei schlechten Strassenverhältnissen. Eine Verhandlung mit dem ZVV erübrigt sich daher.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti