

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 26. Januar 2011

87. Schriftliche Anfrage von Marcel Savarioud betreffend Verspätungen diverser Tram- und Buslinien der VBZ, Ursache der Verkehrsüberlastungen und geplante Massnahmen zur Entschärfung. Am 10. November 2010 reichte Gemeinderat Marcel Savarioud (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2010/467, ein:

Infolge Verkehrsüberlastung fahren diverse Tram- und Buslinien unregelmässig. Diese Meldung erscheint des öfteren abends in den Stosszeiten auf den Displays der städtischen VBZ Bus- und Tramlinien sowie in mündlichen Durchsagen der Leitstelle.

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

1. Führt die VBZ eine Statistik darüber, wie oft Bus- und Tramlinien aufgrund Verkehrsüberlastung verspätet fahren? Wie oft kommt dies vor? Wie hat sich dies im Verlaufe der letzten Jahre entwickelt?
2. Welche Linien sind von diesen Verkehrsüberlastungen betroffen? Wie wirkt sich dies auf das gesamte restliche Netz aus?
3. Um wieviel verspäten sich die betreffenden Bus- und Tramlinien aufgrund diesen Verkehrsüberlastungen?
4. Was sind die Ursachen dieser Verkehrsüberlastungen? Welche Knotenpunkte sind die Auslöser dieser Verspätungen?
5. Was unternimmt der Stadtrat dagegen, diese Verspätungen zu verhindern? Welche Verkehrsknotenpunkte müssen entschärft werden, damit die VBZ auch in Stosszeiten pünktlich fahren können?
6. Was für Massnahmen hat die VBZ bisher unternommen, das Problem dieser Verspätungen zu entschärfen? Welche Massnahmen sind noch geplant? Was sind weitere Möglichkeiten dieses Problem zu entschärfen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Verkehrsbetriebe (VBZ) führen eine Statistik zu Verspätungen, diese erlaubt allerdings keine Auswertung nach Ursachen der Verspätung. Die gewünschte Angabe, wie sich die Verspätungen der Bus- und Tramlinien infolge Verkehrsüberlastung im Verlauf der letzten Jahre entwickelt haben, kann deshalb nicht gemacht werden.

Zu Frage 2: Bei Verkehrsüberlastung verkehren erfahrungsgemäss vor allem die Trolleybuslinien 31, 32, 33 und 72 und die Autobuslinien 62, 80 und 89 in unregelmässigen Zeitabständen und erleiden teilweise grosse Verspätungen. Als Folge entstehen vermehrt Eigenbehinderungen, wenn mehrere VBZ-Fahrzeuge gleichzeitig dieselbe Haltekante anfahren wollen, welche gemäss Fahrplan gestaffelt eintreffen sollten; ausserdem können im Fahrplan garantierte Anschlüsse teilweise nicht mehr eingehalten werden.

Zu Frage 3: Die meist während der Hauptverkehrszeiten entstehenden Verspätungen durch Verkehrsüberlastung folgen keinen klaren Mustern, einzelne Kurse erleiden geringe Verspätungen im Minutenbereich, währenddem andere bis zu einer Viertelstunde im Stau stecken.

Zu Frage 4: Aufgrund der vorhandenen Auswertungen und Erfahrungen der Verkehrsbetriebe können keine einzelnen Knotenpunkte als Auslöser für die generelle Verkehrsüberlastung benannt werden. Stausituationen im Raum Altstetten–Albisrieden–Hard sind häufig auf Sperrungen auf den Umfahrungsrouten (Gubrist, Südumfahrung) zurückzuführen. Auch die Umbauarbeiten auf der Hardbrücke haben phasenweise zur Verkehrsüberlastung geführt.

Zu Frage 5: Da es sich um ein systemisches Problem handelt, eignen sich Einzelmassnahmen an Knoten nur bedingt, um die Situation zu verbessern.

Zu Frage 6: Die VBZ können möglichen Verspätungen nur bedingt entgegenwirken, indem sie im Fahrplan während der Stosszeiten etwas längere Fahrzeiten einplanen und Zusatzkurse einsetzen, um der so genannten Paketbildung möglichst entgegenzuwirken. Dieser Begriff beschreibt das Phänomen, dass es bei einer steigenden Anzahl von Fahrgästen im Bus oder im Tram immer länger geht, bis alle ein- und ausgestiegen sind. Das vorausfahrende Fahrzeug wird deshalb immer voller und immer langsamer, während der nachfolgende Kurs praktisch leer fährt und immer näher aufschliesst, da an den Haltestellen niemand mehr wartet und er pünktlich abfahren kann.

Das beste Mittel, um den fahrplanmässigen Verkehr der Trams und Busse auch während der Stosszeiten möglichst zu garantieren, sind separate Fahrbahnen für den öffentlichen Verkehr und eine Bevorzugung an den Lichtsignalen. Dafür ist aber nicht überall genügend Strassenraum vorhanden. Auch stehen die zuständigen Planerinnen und Planer oft vor dem Zielkonflikt, dass Massnahmen wie Tempo 30, Mischverkehr oder Kernfahrbahnen zwar entscheidende Vorteile für die Quartierbevölkerung, Zufussgehende und Velofahrende bringen, aber gleichzeitig auch den öffentlichen Verkehr tendenziell verzögern. Hier ist ein sorgfältiges Abwägen der Interessen nötig. Die stets wachsende Anzahl von Bedürfnissen und Anforderungen hat gezwungenermassen Einschränkungen bei einzelnen Verkehrsteilnehmenden zur Folge. Diese Zielkonflikte werden zunehmend zu Ungunsten der Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr und der Verkehrssicherheit im öffentlichen Verkehr aufgelöst.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy