

# Protokolleintrag vom 10.06.2015

2015/185

**Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli (SP) vom 10.06.2015:**

**Tiefe Durchschnittsgeschwindigkeiten der Trams und Busse aufgrund der geringen Haltestellenabstände, mögliche Einsparungen durch eine Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeiten sowie Strategie zur Überprüfung der Nutzung der heutigen Haltestellen**

Von Hans Jörg Käppeli (SP) ist am 10. Juni 2015 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die tiefen durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Trams und der Busse in Zürich resultieren zum Teil aus den geringen Haltestellenabstände. Für die Beschleunigung der Trams/Busse könnte man deshalb eine Vergrösserung der Haltestellenabstände ins Auge fassen. Dies würde natürlich dazu führen, dass einzelne Haltestellen aufgehoben werden müssten.

Die Vor- und Nachteile müssten sorgfältig abgewogen werden.

Mit höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten könnten Fahrzeuge und Personal eingespart werden und damit der ÖV günstiger werden. Oder es könnte mit den eingesparten Mitteln das Fahrplanangebot ausgebaut werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen (Bitte jeweils immer in detaillierter und quantifizierter tabellarischer Darstellung):

1. Welches sind die durchschnittlichen Geschwindigkeiten und die durchschnittlichen Haltestellenabstände je Linie aller Tramlinien, bzw. der 10 Buslinien mit dem grössten Fahrgastaufkommen? Wie gross sind die zugehörigen Wendezeiten an beiden Enden dieser Linien?
2. Wie viele Kurse werden bei diesen Linien im Normalbetrieb mit einem 7.5-Minutentakt je Linie ein-gesetzt?
3. Um wieviel Minuten müsste die Reisezeit je Linie reduziert werden, bzw. die durchschnittliche Geschwindigkeit erhöht werden, damit ein Fahrzeugumlauf inkl. Personal eingespart werden könnte? Welche Kostenreduktion würde daraus je Linie resultieren?
4. Welches sind die Anforderungen an die Haltestellenabstände?
5. Welches ist die Hitliste der 20 kürzesten Abschnitte zwischen 2 Haltestellen im VBZ-Netz? Wie lang sind die jeweils unmittelbar angrenzenden Abschnitte an beiden Seiten?
6. Welche Bedeutung haben die Haltestellen an diesen Abschnitten? Wie gross ist der Reisezeitverlust durch das Anhalten inkl. Fahrgastwechsel an diesen Haltestellen?
7. Welches ist die Hitliste der 3 schwächsten Haltestellen je Linie gemäss Frage 1 und wie viele Leute steigen dort ein und aus? Wie gross sind die Haltestellenabstände beidseits dieser Haltestellen?
8. Gibt es eine Strategie den Nutzen der heutigen Haltestellen zu überprüfen im Hinblick auf eine Beschleunigung des ÖV? Welche Kriterien wären zu beachten beim Aufheben von Haltestellen?
9. Gibt es Linien die in nächster Zeit auf einem längeren Abschnitt umfassend erneuert werden, wo durch Verschieben der Haltestellen und der Aufhebung einer Haltestelle die Abstände verlängert und damit die Geschwindigkeit erhöht werden könnte?
10. Gibt es eine Strategie für die Anpassung des Netzes oder operative Massnahmen zur Beschleunigung des ÖV? Welche?

Mitteilung an den Stadtrat