

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 12. Juni 2013

521.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Kapazitätsengpässe auf Tram- und Buslinien der VBZ, geplante Massnahmen sowie Erhebung von Verkehrsdaten in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den SBB

Am 3. April 2013 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/123, ein:

Auf immer mehr Tram- und Buslinien der VBZ treten Kapazitätsengpässe auf. Teilweise wird mit Taktverdichtungen und grösseren Fahrzeugen, oder z. B. mit der Verlängerung der Tramlinie 17 in die Bahnhofstrasse Abhilfe geschaffen. Weil nicht genügend grosse Fahrzeuge im Bestand der VBZ vorhanden sind, müssen diese von anderen Linien abgezogen werden. Im Trambereich ist noch mit einer längeren Durststrecke bis zur vollständigen Ablieferung der neuen Tramgeneration zu rechnen.

Die geplanten Investitionen ins Tramnetz werden frühestens in 10 Jahren wirksam. Das Tram über die Hardbrücke wird wohl früher gebaut, dient aber weniger der Kapazitätssteigerung als einer dringend nötigen Netzverknüpfung.

Mit dem S-Bahnnetz hat es innerhalb der Stadt – zwischen den Stadtbahnhöfen – noch nutzbare Transportkapazität. Ab Sommer 2014 erfolgt die Teilinbetriebnahme und ab Ende 2015 die volle Inbetriebnahme der Durchmesserlinie der SBB. Damit werden neue attraktive Verbindungen geschaffen und die Transportkapazität erheblich gesteigert.

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

1. Welches sind heute bzw. nach der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie die 10 kritischsten Abschnitte im VBZ-Netz hinsichtlich Kapazität? Ich bitte um Nennung der genauen Abschnitte und der betroffenen Linien.
2. Wann beginnt die Ablieferung der neuen Trams und wann wird sie abgeschlossen?
3. Wird die Kapazität nach vollständiger Ablieferung und unter Berücksichtigung der Ausserbetriebsetzung der Trams 2000 der weiterhin steigenden Nachfrage genügen können?
4. Ist mit der Verlängerung der Linie 17 in die Bahnhofstrasse nicht mit erheblichen Eigenbehinderungen zu rechnen, verkehren doch heute schon in den kritischen Hauptverkehrszeiten 4 Tramlinien? Ist nicht vielmehr zu befürchten, dass sich ein störungsanfälliger Betrieb auf das übrige Netz auswirkt?
5. Welche weiteren Massnahmen sind geplant oder überhaupt möglich? Welche Massnahmen sind für die Nachfragesteigerung der nächsten 10 Jahre geplant? Wovon hängen mögliche Verbesserungen ab? Sind dazu Investitionen in die Infrastruktur nötig, welche und wann können diese frühestens wirksam werden?
6. Kennt die VBZ die exakten Reisebedürfnisse Ihrer Kundinnen und Kunden? Damit sind Abgangsort, Zielort, Reiseweg und Reisezeit gemeint.
7. Hat die VBZ schon aktiv versucht die Kapazitätsengpässe zu bekämpfen durch die Lenkung der Kundinnen und Kunden auf die S-Bahn? Falls nicht, wieso? Könnten solche Massnahmen nicht schneller Wirkung entfalten, als dies die erst langfristig geplanten Investitionen vermögen? Sind diesbezüglich Aktivitäten mit dem ZVV geplant?
8. Hat die VBZ allenfalls in Zusammenarbeit mit ZVV und SBB systematisch und detaillierte Verkehrserhebungen gemacht, um später die entlastende Wirkung der Durchmesserlinie aussagekräftig messen und beurteilen zu können? Müsste es nicht im Interesse des ZVV liegen über solche Daten zu verfügen, um die beschränkten Mittel für die Investitionen wie auch für den Betrieb effizient einzusetzen?
9. Reichen die personellen Ressourcen der VBZ für die Erhebung detaillierter und vernetzter Verkehrsdaten?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Stadtrat hat mit der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage von Simone Brander betreffend Massnahmen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzung ZVV, GR Nr. 2010/302, bereits dargelegt, dass sich die Verkehrsbetriebe (VBZ) zusammen mit den SBB und dem ZVV systematisch auf die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie vorbereitet haben. Eine Planungsstudie sollte aufzeigen, auf welchen Linien und welchen Abschnitten sich starke Fahrgastzuwächse ergeben oder wo durch neue

attraktive S-Bahn-Verbindungen ein entlastender Umstieg vom Netz der VBZ ins S-Bahn-Netz stattfindet.

Aus der damaligen Antwort des Stadtrats geht zudem hervor, dass bereits im Jahr 2000 erwartet wurde, dass das VBZ-Netz im Raum Wipkingen im Zuge des sich verändernden S-Bahn-Angebots am Bahnhof Wipkingen kaum zusätzlich belastet wird. Etwas anders wurde die Situation am Bahnhof Hardbrücke prognostiziert, wo eine zusätzliche S-Bahn-Linie über den Bahnhof Hardbrücke vorgesehen ist. Die Anzahl der Zughalte wird durch die 4. Teilergänzung S-Bahn dort zwar nicht markant ansteigen, doch wurde trotzdem mit einer markanten Zunahme der Umsteigenden zwischen S-Bahn und VBZ-Netz gerechnet. Als Ursache dafür galt die Gebietsentwicklung in Zürich-West und das im Dezember 2011 neu in Betrieb genommene Tram Zürich-West.

Die Studie mit den Verkehrsmodellrechnungen hat in der Zwischenzeit bestätigt, dass aufgrund der Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzung S-Bahn keine nennenswerten Auswirkungen auf die gewählten Reiserouten im VBZ-Netz zu erwarten sind. Das verbesserte Angebot auf der S-Bahn dient primär einer rationelleren Abwicklung des Bahnverkehrs und verkürzt primär die Reisezeiten auf den Transitachsen; Reisende im Binnenverkehr profitieren in geringerem Masse. Die Studie zeigte zusammenfassend, dass lediglich punktuell mit markanten Änderungen der Fahrgastströme zu rechnen ist, im gesamten VBZ-Netz dürften die Auswirkungen der Veränderungen im S-Bahn-Netz kaum spürbar sein.

Die VBZ-Netzentwicklungsstrategie mit Zeithorizont 2030 befindet sich kurz vor ihrem Abschluss. Diese Strategie wird im Detail aufzeigen, wo die VBZ mit Veränderungen bei den Fahrgastströmen rechnen und wie die VBZ darauf zu reagieren gedenken. Die Festsetzung des Verbundangebots obliegt allerdings dem Verkehrsrat. Dieser wird über wünschenswerte Anpassungen erst im Rahmen der regulären Fahrplanverfahren entscheiden.

Das Netz der VBZ wird im Grundsatz nachfrageorientiert konzipiert. Das heisst, es wird so dimensioniert, dass mittelfristig in den Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen erreicht werden. Wo dieser Zustand anhält, dort folgt der nächste Ausbauschnitt. Ist die Auslastung in der Hauptverkehrszeit nicht an der Kapazitätsgrenze, so wäre das Angebot überdimensioniert.

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

Zu Frage 1: Heute kommt es auf den folgenden sieben Streckenabschnitten regelmässig zu Kapazitätsengpässen:

- Bahnhofstrasse: Hauptbahnhof–Paradeplatz (betroffene Linien: 6 / 7 / 13 / 11)
- Löwenstrasse: Löwenplatz–Hauptbahnhof (betroffene Linien: 3 / 14)
- Hardbrücke: Albisriederplatz–Bahnhof Hardbrücke–Escher-Wyss-Platz (betroffene Linien: 33 / 72)
- Glattal: Fällanden–Stettbach (betroffene Linien: 743 / 744 / 751)
- Rämistrasse: Bellevue–Kantonsschule (betroffene Linien: 5 / 9)
- Altstetten: Bahnhof Altstetten–Kappeli (betroffene Linien: 89 / 95)
- Hönggerberg: Meierhofplatz–ETH Hönggerberg–Glaubtenstrasse (betroffene Linie: 80)

Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie ab dem 15. Juni 2014 dürfte diese Situation nur unwesentlich ändern.

Zu Frage 2: Die Auslieferung der neuen Tramgeneration ist ab dem Jahr 2016 geplant. Dann erreichen die Fahrzeuge der 1. Serie Tram 2000 das Ende ihrer vorgesehenen Einsatzdauer von 40 Jahren. Der Ersatz der 2. Serie Tram 2000 ist ab 2025 fällig. Als Ersatz sind 70 Fahrzeuge mit einer Länge von 43 m zu beschaffen, dazu kommt der Mehrbedarf für Angebotsausbauten.

Die VBZ haben dazu in Abstimmung mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zwei Beschaffungsvarianten ausgeschrieben. Die Ablieferung der Fahrzeuge erfolgt je nach Variantenentscheid im Zeitraum von 2016 bis 2018 (Ersatz 1. Serie) und von 2024 bis 2027 (Ersatz 2. Serie), oder unterbruchsfrei zwischen 2016 und 2023. Der durch allfällige neue Angebote bedingte zusätzliche Fahrzeugbedarf könnte im Rahmen vertraglich vereinbarter Optionen bestellt werden. Ihre Lieferung müsste zeitlich mit der Hauptlieferung koordiniert werden.

Zu Frage 3: Mit der Beschaffung der 70 neuen Trams werden die Kapazitäten auf dem bestehenden Netz voraussichtlich bis 2030 ausreichen.

Zu Frage 4: Massgebend für die Leistungsfähigkeit im Abschnitt Hauptbahnhof–Paradeplatz ist der Knoten Bahnhofquai / Bahnhofplatz. Dieser wird durch die Verlängerung Linie 17 zum Albisgüetli nicht zusätzlich belastet, weil die Linie ihn bereits heute passiert.

Zu Frage 5: Zur Klärung der gestellten Fragen haben die VBZ eine Strategie zur Liniennetzentwicklung 2030 entwickelt, die demnächst präsentiert wird.

Zu Frage 6: Die VBZ kennen zwar nicht die exakten Reisewege der einzelnen Fahrgäste, verfügen aber mit den erhobenen Fahrgastzahlen und dem Verkehrsmodell trotzdem über ausreichende Planungsgrundlagen. Das Verkehrsmodell, in welchem Daten aus der Volkszählung und dem Mikrozensus zu Wohn- und Arbeitsorten hinterlegt sind, erzeugt so genannte «Wunschlinien», die zeigen, wie gross die Verkehrsströme zwischen einzelnen Stadtteilen sind. Mit dem Verkehrsmodell sind auch Prognosen möglich, wie sich diese Verkehrsströme durch neue Verkehrsverbindungen, die Bevölkerungsentwicklung in den Quartieren oder neue Arbeitsplätze verändern werden.

Zu Frage 7: Die Erfahrungen zeigen, dass der Wirkung aktiver Lenkungsmaßnahmen enge Grenzen gesetzt sind. Die meisten Fahrgäste kennen dank guter Informationsmittel und eigener Erfahrungen die vorhandenen Optionen. Individuelle Präferenzen entscheiden die Verkehrsmittelwahl mit. Im Binnenverkehr bringt die Nutzung der S-Bahn in der Regel eine kürzere Fahrzeit, doch sind oft weitere Fusswege in Kauf zu nehmen, was die Reisezeit wieder erhöht.

Mit dem ZVV-Zonentarif und Werbebotschaften wie «Ein Ticket für alles» wird den Fahrgästen klar signalisiert, dass sie Route und Verkehrsmitteltyp innerhalb der gewählten Zone frei wählen können.

Das Umsteigen wird durch eine sinnvolle Anordnung und bauliche Gestaltung der Haltestellen so kurz und bequem wie möglich gestaltet, Infobildschirme in den Fahrzeugen geben Angaben zu den nächsten Anschlüssen.

Die elektronischen Auskunftssysteme auf dem Internet zeigen den Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs die schnellsten Verbindungen mit der Anzahl und dem Zeitbedarf für die nötigen Umsteigevorgänge. Das System bevorzugt hierbei weder die VBZ noch die S-Bahn. Der Fahrgast kann sich die beste Verbindung unter Berücksichtigung von Zeit und Wochentag und gewünschten Umsteigepunkten anzeigen lassen.

Für viele Verbindungen gibt es erfahrungsgemäss vorteilhafte Verkehrsmittel. Beispielsweise bei Grossveranstaltungen werden diese (allenfalls auch die Zusatzangebote) in den gedruckten Veranstaltungshinweisen und im Internet erwähnt. Dies sind oft die S-Bahnen, da sie über die nötige Kapazität für solche Grossveranstaltungen verfügen.

Zu Frage 8: In den einleitenden Bemerkungen wurde bereits erwähnt, dass Modellrechnungen für den Zustand nach der Realisierung der Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzung S-Bahn erstellt wurden. Die VBZ und ihre Partnerorganisationen werden die Prognosen laufend mit den ermittelten Fahrgastfrequenzen vergleichen.

Zu Frage 9: Bei den VBZ gibt es die nötigen Fachspezialistinnen und Fachspezialisten. Die Ressourcen sind knapp, aber ausreichend.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti