

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 14. März 2002

392. Interpellation von Luzi Rüegg und 2 Mitunterzeichnenden betreffend Cobra-Tram, Störungen durch Kreuzungsverbote. Am 3. Oktober 2001 reichten Gemeinderat Luzi Rüegg (SVP) und 2 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2001/508 ein:

Den Medien ist zu entnehmen, dass dem neuen Cobra-Tram an verschiedenen Stellen in der Stadt ein Kreuzungsverbot auferlegt worden ist.

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

1. Hatten der Stadtrat und das zuständige Departement «Industrielle Betriebe» schon vor dem Kauf der Cobra-Trams Kenntnis von diesem Problem?
2. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass diese breiten Trams zu mehr Staus führen werden? Wo ist mit solchen Staus zu rechnen?
3. Wie beurteilt der Stadtrat die Tatsache, dass das Cobra-Tram nicht an vor einem Lichtsignal wartenden Fahrzeugkolonnen vorbeikommt, wenn in der Kolonne Busse oder Lastwagen stehen (bei 380 Lichtsignalen in der Stadt Zürich)?
4. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass es durch die breiteren Trams zu mehr Unfällen kommen wird?
5. Zu wie vielen Streifkollisionen ist es mit den bisherigen Trams auf dem ganzen Streckennetz pro Jahr gekommen (defekte Aussenspiegel inbegriffen)?
6. Aus welchen Gründen ist das Cobra-Tram 20 cm breiter gebaut worden? Welches sind nach Auffassung des Stadtrates die Vor- und Nachteile?
7. Weshalb hat der Stadtrat bei der Planung nicht berücksichtigt, dass die Busse und Lastwagen auch breiter geworden sind?
8. Wie gedenkt der Stadtrat die neuralgischen Stellen zu korrigieren, wenn die Strasse nicht breiter gemacht werden kann?
9. Ein Stopp bei den neuen Trams dauert infolge Kreuzungsverbot etwa 10 bis 15 Sekunden. Gegen den Individualverkehr werden jedoch alle möglichen Massnahmen getroffen, um nur 5 bis 10 Sekunden Fahrzeitverkürzung herauszuholen. Wie begründet der Stadtrat diesen Widerspruch?
10. Die Tramführer sind schon mit den schmalen Trams und dem starken Verkehr überfordert. Warum werden ihnen noch mehr Erschwernisse auferlegt, indem sie auf dem Plan im Führerstand die Abschnitte herauslesen müssen, wo ein so genanntes Begegnungsverbot hinzukommt?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Ja. Bereits seit 1975 werden alle neuen Gleisanlagen der Verkehrsbetriebe (VBZ) auf die sich international mehr und mehr durchsetzende Breite von 2,40 m für Züge mit Meterspur ausgerichtet. Bestehende Gleisanlagen werden jeweils im Rahmen einer betrieblich nötigen Sanierung angepasst. Bereits als 1996 die Beschaffung des Cobra-Trams beschlossen wurde, war klar, dass bis zur Inbetriebsetzung die alten Gleisabstände noch nicht überall korrigiert sein würden. Vergleichbare Begegnungsverbote bestanden übrigens bei der Einführung des Trams 2000, und auch für ältere Wagentypen bestehen heute noch solche Verbote auf einigen wenigen Teilstrecken des VBZ-Netzes, ohne dass sich daraus merkliche betriebliche Verzögerungen ergeben.

Zu den Fragen 2 bis 4: Auf Strecken ohne separates Trasse ist der Fahrbereich des Trams in einem Meter Abstand zur Schiene mit 15 cm breiten Markierungslinien abgegrenzt. Die Linien liegen dabei innerhalb der Fahrspur des Trams, der Abstand der Schienenkante zur Linie beträgt also 85 cm. Das Cobra-Tram hält trotz seiner grösseren Breite einen Abstand von 15 cm zur Linie beziehungsweise 30 cm zur Fahrspur des Individualverkehrs ein. Bei Testfahrten mit einem Tram 2000, bei dem mit einer horizontalen Leiste das Lichtraumprofil des Cobra-Trams simuliert wurde, ergaben sich auch in Kurven keine betrieblichen Erschwernisse durch Überschreitungen der heutigen Markierung. Bei korrekter Fahrweise des Individualverkehrs dürften sich folglich weder vermehrte Staus oder Unfälle noch eine Behinderung des Trams durch den Verkehr ergeben.

Schon heute wird das Tram oft durch Autofahrende behindert, welche die markierte Fahrbahn nicht korrekt einhalten, und es liegt auf der Hand, dass sich diese Behinderungen in Zukunft mit den breiteren Trams eher noch häufen werden. Auch ein vorübergehender Anstieg der Streifkollisionen ist nicht auszuschliessen. Umgekehrt darf damit gerechnet werden, dass sich die Automobilistinnen und Automobilisten rasch an die breiteren Fahrzeuge und den geringeren Freiraum ausserhalb ihrer markierten Fahrbahn gewöhnen.

Zu Frage 5: Im Schnitt ereignen sich auf dem gesamten VBZ-Streckennetz etwa 80 Streifkollisionen mit Trams pro Jahr, in etwa 80 Prozent der Fälle handelt es sich um Bagatellen mit beschädigten Aussenspiegeln.

Zu Frage 6: Die Breite von 2,40 m für Züge und Trams mit Meterspur ist ein international weit verbreitetes Standardmass. Im Vergleich zu einer Doppeltraktion des Trams 2000 erlaubt das 20 cm breitere Cobra-Tram, gleich viele Fahrgäste in einem fünf Meter kürzeren Fahrzeuge zu befördern (zu dieser Längeneinsparung tragen neben der Fahrzeugbreite auch das Wegfallen der Fahrzeugkupplung und des zweiten Führerstandes bei).

Mit einer Länge von 37 statt 42 m kann das Cobra-Tram auch «kurze» Haltestellen wie zum Beispiel das Central bedienen und so Strecken mit hohen Fahrgastfrequenzen wie beispielsweise die Linie 4 entlasten, welche bis jetzt nicht mit Doppeltraktionen bedient werden konnten.

Dauernde Nachteile durch die Fahrzeugbreite ergeben sich aus Sicht des Stadtrats keine; die wenigen Begegnungsverbote für die VBZ behindern den Betrieb nicht wesentlich und werden laufend reduziert.

Zu Frage 7: Die Beschaffung der Cobra-Trams wurde 1996 vom Stadtrat beschlossen. Zu diesem Zeitpunkt war die Breite von 2,50 m, welche mit der Änderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 1. Februar 1991 die alte Maximalbreite von 2,30 m abgelöst hatte, für Cars und Lastwagen längst Standard. Für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Zürich ergab sich in der Erfahrung der VBZ durch diese Verbreiterung kein merklicher Anstieg von Behinderungen durch den Individualverkehr. Da das neue Cobra-Tram trotz 20 cm Mehrbreite die bisherigen Trasseemarkierungen einhält, wurde die Lastwagenbreite von 2,50 m als nicht problematisch beurteilt.

Die erneute Erhöhung der Maximalbreite von Lastwagen von 2,50 m auf die europäische Norm von 2,55 m, welche auch für die Linienbusse der VBZ massgeblich ist, wurde vom Bundesrat erst mit der Botschaft vom 29. September 1997 zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes beantragt.

Durch die nun erlaubten fünf Zentimeter Mehrbreite sind kaum zusätzliche Behinderungen zu erwarten.

Zu Frage 8: An neuralgischen Stellen, an denen keine baulichen Massnahmen machbar oder gerechtfertigt sind, wird allen Verkehrsteilnehmern besonders in den Stosszeiten vermehrte Aufmerksamkeit, hohe Disziplin und gute Fahrzeugbeherrschung abverlangt. Unverzichtbar sind die gegenseitige Toleranz und das Verständnis für die Eigenheiten der verschiedenen Verkehrsträger (Tram, Bus, Lastwagen, Personenwagen, Velo).

Zu Frage 9: Der Vergleich des Interpellanten hinkt: Ein Stopp des Trams infolge eines Begegnungsverbotes wird nur selten nötig, nämlich dann, wenn zwei Tramzüge zufällig in einem kritischen Bereich zusammentreffen. Von einer Beschleunigungsmassnahme für den öffentlichen Verkehr profitiert hingegen praktisch jeder Kurs auf der Strecke.

Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an Lichtsignalanlagen trägt wesentlich zur Sicherstellung einer zuverlässigen und schnellen innerstädtischen Mobilität bei und fördert so die Lebensqualität in der Stadt Zürich entscheidend. Im Vergleich mit anderen Metropolen gilt das öffentliche Verkehrssystem Zürichs als beispielhaft. Angesichts der Vorteile sind die geringen Wartezeiten für den Individualverkehr vertretbar, zumal den betroffenen Automobilisten in der Regel eine viel grössere Anzahl an Tram- oder Buspassagieren gegenübersteht, welche von der Bevorzugung profitieren.

Zu Frage 10: Die Wagenführerinnen und Wagenführer der VBZ meistern jährlich rund 19 Millionen Wagenkilometer – jeder und jede fährt fast einmal rund um die Erde, im dichten Verkehr und bei jeder Witterung. Sie erbringen diese Dienstleistung gewissenhaft und meist mit bewundernswerter Gelassenheit und Voraussicht auch in hektischen Situationen. Ihr Ausbildungsstand ist hoch. Die VBZ suchen laufend Möglichkeiten, das Fahrpersonal von Routinearbeiten zu entlasten und es durch technische Systeme wie z.B. die automatische Haltestellenansage beim Cobra-Tram oder die automatische Weichensteuerung zu unterstützen.

Im Fall der Begegnungsverbote wurde auf spezielle Massnahmen verzichtet: Die Begegnungsverbote werden im Rahmen von routinemässigen Gleiserneuerungen laufend reduziert. Zudem kennen die Wagenführerinnen und Wagenführer so wichtige betriebliche Angaben wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Begegnungsverbote auswendig, besonders da sie im Normalfall immer auf den gleichen Linien zum Einsatz kommen.

Mitteilung an den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber