

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 12. Juli 2017

580.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Angaben zu den Passagierströmen und zum Platzangebot der Trolleybuslinie 32 sowie Auswirkungen der Verknüpfung am Bucheggplatz auf die Betriebsqualität

IDG-Status: öffentlich

Am 12. April 2017 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2017/109, ein:

Die Trolleybuslinie 32 ist der negative Spitzenreiter im Netz der VBZ hinsichtlich Verspätungen, Überlastungen, unregelmässigem und unpünktlichem Betrieb.

Die Linie 32 ist sehr lang. Der Streckenabschnitt zwischen der Endstation Holzerhurd und dem Bucheggplatz ist das Rückgrat der ÖV-Erschliessung von Affoltern und dementsprechend stark belastet bzw. überlastet. Der Streckenabschnitt Bucheggplatz bis Strassenverkehrsamt ist selbst schon sehr lang und ist eine wichtige Querverbindung mit vielen Verknüpfungen/Umsteigemöglichkeiten. Das Teilstück Langstrasse, zwischen Limmatplatz und Kalkbreite ist sehr stark belastet durch den MIV. Die Verspätungen in einem Abschnitt werden auf den anderen übertragen und können bis zur Endstation nicht mehr abgebaut werden, bzw. nehmen sogar erheblich zu. Es ist hinlänglich bekannt, dass grosse Abweichungen sich aufschaukeln und zu einem sehr unstabilen Betriebsablauf führen. Dies zeigt sich augenfällig durch die Bildung von „Päckli“ mit 2 - 3 Fahrzeugen in kurzer Folge und anschliessender grosser Lücke.

Früher bestanden die beiden Streckenabschnitte aus zwei Buslinien, einerseits aus die Linie 32 zwischen Strassenverkehrsamt und Bucheggplatz und andererseits aus der Linie 74 zwischen Bucheggplatz und Hungerbergstrasse (vor der Verlängerung nach Holzerhurd). Grundsätzlich wurde die Verknüpfung der beiden Linien als Erfolg gefeiert. Für einen Teil der Fahrgäste entfiel damit das Umsteigen am Bucheggplatz.

Infolge der Verspätungen und der Überlastungen stellt sich die Frage, ob der Vorteil sich inzwischen zu einem empfindlichen Nachteil verkehrt hat. Ausserdem stellt sich die Frage, ob die Verknüpfung zwei dazu geeignete Abschnitte umfasst.

Ein Teil der nachfolgend verlangten Angaben wäre grundsätzlich auf der Homepage der VBZ als Rohdaten vorhanden. Das Herausfiltern ist aber hinsichtlich Aufwand und notwendigen EDV Kenntnissen nicht zumutbar.

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

1. Wie viele Personen steigen zu den Spitzenstunden am Morgen und am Abend auf den Haltestellen (alle, beide Fahrrichtungen) ein und aus, bzw. wie viele Personen befinden sich jeweils im Fahrzeug auf dem gesamten Linienverlauf?
2. Wo liegt das Ziel (welche Tram- und Buslinien) der am Bucheggplatz aussteigenden Personen, bzw. sinngemäss woher kommen die einsteigenden Personen?
3. Wie gross ist das entsprechende Platzangebot (Sitz- bzw. Stehplätze) auf der Trolleybuslinie 32 in den Zeiten gemäss Frage 2? Wie gross ist die entsprechende Auslastung der Kurse?
4. Auf welchen Streckenabschnitten und welche Kurse sind überlastet?
5. Ist die Verknüpfung am Bucheggplatz angesichts der heutigen unbefriedigenden Betriebsqualität noch sinnvoll? Könnte die Betriebsqualität nicht wesentlich verbessert werden, wenn wenigstens zu den Hauptverkehrszeiten auf diese Verknüpfung verzichtet würde?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage auf Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie viele Personen steigen zu den Spitzenstunden am Morgen und am Abend auf den Haltestellen (alle, beide Fahrrichtungen) ein und aus, bzw. wie viele Personen befinden sich jeweils im Fahrzeug auf dem gesamten Linienverlauf?»):

Die detaillierten Zahlen sind in der Beilage aufgelistet. Bei diesen handelt es sich um Durchschnittswerte, wobei die einzelnen Werte zum Teil erheblichen Schwankungen unterworfen sind. Die Zählungen werden mittels automatischer Zählsysteme in einzelnen Fahrzeugen durchgeführt.

Zu Frage 2 («Wo liegt das Ziel (welche Tram- und Buslinien) der am Bucheggplatz aussteigenden Personen, bzw. sinngemäss woher kommen die einsteigenden Personen?»):

Von den Fahrgästen der Linie 32 am Bucheggplatz handelt es sich bei über 40 Prozent um durchfahrende Fahrgäste. Knapp 60 Prozent steigen ein, aus oder um (Zähl Daten 2016). Bei den nachstehend tabellarisch dargestellten Zielen und Ausgangspunkten der Umsteigenden handelt es sich um Modelldaten aus dem kalibrierten kantonalen Gesamtverkehrsmodell Zürich (GVM-ZH) mit dem derzeit aktuellen Datenstand von 2013. Die Angaben in den beiden Tabellen beziehen sich auf alle Ein-/Aussteigenden der Linie 32 am Bucheggplatz bzw. aus/nach beiden Richtungen.

Aussteigende aus der Linie 32	
zur Linie 11	31 %
zur Linie 15	17 %
zur Linie 40	1 %
zur Linie 69	20 %
zur Linie 72	11 %
Zielort Bucheggplatz	20 %

Einsteigende in die Linie 32	
von Linie 11	18 %
von Linie 15	28 %
von Linie 40	1 %
von Linie 69	16 %
von Linie 72	15 %
Abgangsort Bucheggplatz	22 %

Zu den Fragen 3 und 4 («Wie gross ist das entsprechende Platzangebot (Sitz- bzw. Stehplätze) auf der Trolleybuslinie 32 in den Zeiten gemäss Frage 2? Wie gross ist die entsprechende Auslastung der Kurse? Auf welchen Streckenabschnitten und welche Kurse sind überlastet?»):

Auf der Linie 32 werden Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt, die total 108 Personen fassen (60 Sitzplätze, 48 Stehplätze, Auslastung bei 2 Personen/m²). Zur Hauptverkehrszeit morgens und abends verkehrt die Linie 32 im 6-Minuten-Takt, woraus sich 10 Abfahrten je Stunde ergeben. Dies entspricht einer rechnerischen Kapazität von 1080 Personen je Stunde und Richtung. Die durchschnittlichen Besetzungen und Auslastungen der Kurse können den Tabellen in der Beilage entnommen werden. Dabei ist zu beachten, dass die durchschnittliche Auslastung die Nachfrageschwankungen nicht abzubilden vermag und dass es z. B. aufgrund von Unregelmässigkeiten im Betriebsablauf auch zu Überlastungen kommen kann. Tendenziell treten diese am ehesten auf Streckenabschnitten und Kursen mit einer hohen durchschnittlichen Auslastung auf.

Zu Frage 5 («Ist die Verknüpfung am Bucheggplatz angesichts der heutigen unbefriedigenden Betriebsqualität noch sinnvoll? Könnte die Betriebsqualität nicht wesentlich verbessert werden, wenn wenigstens zu den Hauptverkehrszeiten auf diese Verknüpfung verzichtet würde?»):

Aufgrund des hohen Anteils der Durchfahrenden am Bucheggplatz wäre eine Aufhebung der Verknüpfung mit erheblichen Nachteilen für viele Fahrgäste verbunden. Eine Aufhebung der Verknüpfung nur zu den Hauptverkehrszeiten hätte den gravierenden Nachteil, dass unterschiedliche Linienführungen je nach Tageszeit geschaffen würden. Gerade auf dieser wichti-

gen Hauptlinie ist eine möglichst einfache Angebotsstruktur anzustreben. Eine zeitweise Führung einer zweiten Linie auf dem Teilabschnitt Bucheggplatz–Holzerhurd mit gleichzeitiger Einkürzung der Linie 32 könnte den Fahrgästen nur schwer vermittelt werden. Aus Sicht des Stadtrats überwiegen die Vorteile der Verknüpfung gesamthaft deutlich. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass der Fokus der VBZ auf einer Verbesserung der Betriebsqualität liegt. Bis zum Bau des Trams Affoltern, das langfristig eine entscheidende Verbesserung der Situation bringen wird, soll mit Bevorzugungsmassnahmen entlang der Wehntalerstrasse eine Entspannung der Situation herbeigeführt werden. Diese Massnahmen werden zurzeit vom Tiefbauamt ausgearbeitet.

Mitteilung je unter Beilagen an die Stadtpräsidentin, den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti