

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 13. März 2019

190.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Hans Jörg Käppeli betreffend Zeitverluste des öffentlichen Verkehrs als Folge von Eigenbehinderungen oder Verkehrsüberlastungen, Auflistung der Verlustzeiten und der eingebauten Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan sowie Einflüsse dieser betrieblichen Massnahmen auf die Zusatzkosten im Zusammenhang mit Lärmsanierungsmassnahmen

Am 12. Dezember 2018 reichten Gemeinderäte Markus Knauss (Grüne) und Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/494, ein:

Es ist bekannt, dass die VBZ massive Zeitverluste und damit auch Zusatzkosten wegen Behinderungen durch den Autoverkehr oder durch Eigenbehinderungen aufweisen. So wurde beispielsweise in der Verkehrskommission schon ausgeführt, dass Kurse der Buslinie 32 am Bucheggplatz oder an der Glaubenstrasse vorzeitig gewendet werden mussten, weil die Busse einfach im Stau stecken geblieben sind.

Bei der Beurteilung von Lärmsanierungsprojekten wird nun häufig das Argument ins Spiel gebracht, dass eine Lärmsanierung an der Quelle mit Tempo 30 nicht möglich sei, weil die wenigen Sekunden im gesamten Umlauf einer Tram- oder Buslinie, die wegen Tempo 30 nötig wären, zu unverhältnismässigen Kosten führen würden. Erinnert sei hier an die ungenügende Lärmsanierung an der Klosbachstrasse, wo gemäss Stadtrat eine Lärmsanierung an der Quelle nicht möglich sein soll, weil im gesamten Umlauf der Tramlinie 8 von rund 70 Minuten ein Zeitverlust von 8 Sekunden, allenfalls auch nur schon von einer Sekunde, den Kauf einer neuen Tramkomposition erfordern sollte. Ein weiteres Beispiel ist die Binzmühlestrasse: Wegen Verkehrsüberlastung an verschiedenen Knoten im Streckenverlauf wird die Buslinie 80 durch miV-Staus behindert, wodurch im Fahrplan 2018 die Fahrzeiten um 4 Minuten verlängert werden mussten. Ein Zeitverlust von ca. 1 Minute durch eine Lärmschutzmassnahme an der Quelle mit Tempo 30 läge somit nicht mehr drin - wird argumentiert. Ebenfalls wird behauptet, dass der ZVV die Mehrkosten für die Umsetzung einer bundesrechtlich vorgeschriebenen Lärmsanierung an der Quelle mit Tempo 30 nicht übernehmen wolle.

Beispiele für Eigenbehinderungen stellen die instabilen Fahrzeiten im Raum Bellevue oder auch in der Bahnhofstrasse und im Raum Bahnhofplatz/Bahnhofquai/Central dar.

Im Zusammenhang mit den Zusatzkosten für die VBZ durch miV-Behinderungen und Eigenbehinderungen stellen sich folgende Fragen:

1. Wie hoch sind die Verlustzeiten pro Tag, bzw. in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend, die der VBZ durch miV-Behinderungen entstehen (gebeten wird um eine Auflistung der Tramlinien sowie der Buslinien 31 bis 89 sowie der Orte im Streckenverlauf, wo die grössten Zeitverluste auftreten)?
2. Wie hoch sind die Verlustzeiten pro Tag, bzw. in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend, die der VBZ durch Eigenbehinderungen entstehen (gebeten wird um eine Auflistung der Tramlinien und der Buslinien 31 bis 89 sowie der Orte im Streckenverlauf, wo die grössten Zeitverluste auftreten)?
3. An welchen Linien wurden in den letzten drei Jahren Fahrzeitverlängerungen und/oder die Reduktion der Wendezeiten in den Fahrplan eingebaut, um die Verlustzeiten durch miV- oder Eigenbehinderungen auszugleichen? Wie viele zusätzliche Kurse mussten deswegen auf den jeweiligen Linien eingesetzt werden?
4. Welche Zusatzkosten entstehen aus diesen Behinderungen bei den Investitionen und im Betrieb (gebeten wird um eine separate Auflistung der Zusatzkosten durch miV-Behinderungen und Eigenbehinderungen und wie gross ist jeweils der dafür notwendige zusätzliche Fahrzeugbestand der VBZ und welche zusätzlichen Betriebskosten fallen an)?
5. Hat der ZVV in der Vergangenheit die übermässigen Kosten, die aus Verlusten durch miV-Behinderungen oder Eigenbehinderungen resultieren, finanziert?
6. Welche Massnahmen trifft der Stadtrat um die Kosten der miV-Behinderungen und der Eigenbehinderungen abzubauen und damit den Kostendeckungsgrad der VBZ zu erhöhen?
7. Inwiefern ist es zutreffend, dass der ZVV sich geweigert habe, die betrieblichen Zusatzkosten (Fahrzeuge und Personal) für die Lärmsanierung zu übernehmen?
8. Falls sich der ZVV geweigert haben sollte, Zusatzkosten bedingt durch Lärmsanierungsmassnahmen zu finanzieren: Wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass der ZVV offenbar bereit ist, Zusatzkosten bedingt durch miV-Behinderungen oder Eigenbehinderungen zu finanzieren, der Bevölkerung den verfassungsmässigen Schutz vor schädlichen und lästigen Immissionen aber verweigert?

Mit der Wiederinbetriebnahme eines zusätzlichen, betriebsnotwendigen Miragetrams ab 2019 (Medienmitteilung der VBZ vom 13. November 2018) steht auf der Tramlinie 8 eine zusätzliche Zeitreserve von 7.5 Minuten zur Verfügung, um einerseits die Verspätungen dieser Tramlinie auszugleichen und andererseits eine bundesrechtskonforme Lärmsanierung an der Quelle umzusetzen. Der Stadtrat hat sich bisher geweigert, im Rahmen der kreisweisen Lärmsanierung die Strassenabschnitte entlang der Tramlinie 8 mit einer Lärmsanierung an der Quelle zu sanieren, war aber gemäss schriftlicher Anfrage GR-Nr. 2018/193 bereit, auf seinen Entscheid zurückzukommen, sollte ein Spielraum für die Einführung vom Tempo 30 bestehe. Wann wird nun also die Lärmsanierung mit einer Massnahme an der Quelle an der Klosbachstrasse (Zeitverlust 8 Sekunden), der Selnaustrasse (Brandschenkestrasse bis Sihlhölzlistrasse, Zeitverlust 8 Sekunden), der Stauffacherstrasse (zwischen Langstrasse und Feldstrasse Zeitverlust, 6 Sekunden) und der Hohlstrasse zwischen Feldstrasse und Herman-Greulich-Strasse (Zeitverlust geschätzte 6 Sekunden) umgesetzt, nachdem mit einem zusätzlichen Fahrzeug eine zusätzliche Reservezeit von 7.5 Minuten besteht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Reisegeschwindigkeit ist gemäss allen Kundenbefragungen ein entscheidender Faktor für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und damit der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Zürich. Ein zweites wichtiges Kriterium ist die Pünktlichkeit, d. h. die Verlässlichkeit des publizierten Fahrplans. Im Rahmen der Projektorganisation Stadtverkehr 2025 wurde deshalb eine spezielle Arbeitsgruppe «Zuverlässigkeit öV» eingerichtet mit dem Auftrag, bis in zehn Jahren die Pünktlichkeit der VBZ auf 90 Prozent anzuheben. Voraussetzung dazu ist eine gute Datengrundlage, um Störstellen zu lokalisieren und durch geeignete Massnahmen einer Verlangsamung der Tram- und Buslinien entgegenwirken zu können.

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

Zu den Fragen 1 und 2 («Wie hoch sind die Verlustzeiten pro Tag, bzw. in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend, die der VBZ durch miV-Behinderungen entstehen (gebeten wird um eine Aufstellung der Tramlinien sowie der Buslinien 31 bis 89 sowie der Orte im Streckenverlauf, wo die grössten Zeitverluste auftreten)? Wie hoch sind die Verlustzeiten pro Tag, bzw. in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend, die der VBZ durch Eigenbehinderungen entstehen (gebeten wird um eine Aufstellung der Tramlinien und der Buslinien 31 bis 89 sowie der Orte im Streckenverlauf, wo die grössten Zeitverluste auftreten)?»):

Die von den Verkehrsbetrieben (VBZ) erhobenen Daten ermöglichen eine Aufstellung von Verlustzeiten zwischen den Haltestellen. Für die Verlustzeiten werden abschnittsweise die Fahrzeiten in der Hauptverkehrszeit (6.30–8.30 Uhr und 16.00–18.30 Uhr) den Fahrzeiten in der Randverkehrszeit (20.00–6.30 Uhr) gegenübergestellt. Die Randverkehrszeit stellt den Optimalfall ohne oder mit wenigen externen Einflüssen dar. Die Verlängerungen werden für den Median (50 Prozent der Fahrten) und für das 84-Prozent-Perzentil (84 Prozent der Fahrten) berechnet. Massgeblich sind die Verlustzeiten im 84-Prozent-Perzentil. Das 84-Prozent-Perzentil berücksichtigt Ausreisser in der Verlangsamung durch spezielle Ereignisse nicht und ist deshalb ein etablierter Erfahrungswert. Die detaillierten Zahlen sind auf Anfrage beim Departement der Industriellen Betriebe erhältlich.

Was die Ursache dieser Fahrzeitverlängerungen ist, kann nicht aus diesen Daten herausgelesen werden. Dazu erfolgen im Bedarfsfall eine Detailanalyse und eine Vor-Ort-Begehung, um die Störungsursache einzugrenzen. Störhalte und Verlangsamungen einer Störquelle zuzuordnen, ist nicht immer möglich. Eigenbehinderungen entstehen beispielsweise aus Unregelmässigkeiten im Takt einer Linie, die wiederum durch Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgelöst wurden.

Für die Buslinien haben die VBZ im Jahr 2018 eine Störungsanalyse erstellt, die aufzeigt, auf welchen Strecken Behinderungen für die VBZ-Busse auftreten. Für die Problembereiche wurde versucht, die Ursachen zu identifizieren, und eine Gewichtung nach Fahrzeitverlust und Anzahl betroffener Fahrgäste durchgeführt. Dies ermöglicht eine Gesamtsicht, um daraus Massnahmen zur Busbevorzugung abzuleiten. Die detaillierten Zahlen sind auf Anfrage beim Departement der Industriellen Betriebe erhältlich. Die Störungsanalyse für die Tramlinien soll bei der nächsten Aktualisierung der Bus-Störungsanalyse ergänzt werden.

Zu Frage 3 («An welchen Linien wurden in den letzten drei Jahren Fahrzeitverlängerungen und/oder die Reduktion der Wendezeiten in den Fahrplan eingebaut, um die Verlustzeiten durch miV- oder Eigenbehinderungen auszugleichen? Wie viele zusätzliche Kurse mussten deswegen auf den jeweiligen Linien eingesetzt werden?»):

In der nachfolgenden Tabelle werden die Linien aufgeführt, bei denen in den letzten drei Jahren eine Fahrzeitverlängerung in den Fahrplan eingeplant wurde. Angegeben sind die Fahrzeiten aus dem Fahrplanjahr 2016 im Vergleich zum Fahrplanjahr 2019 zur Hauptverkehrszeit am Morgen (HVZ1, 6.30–8.30 Uhr), am Abend (HVZ2, 16.00–18.30 Uhr) und in der Nebenverkehrszeit (NVZ, 8.30–16.00 Uhr und 18.30–20.00 Uhr). Die Angaben sind in Minuten. Für das Tram wurden in den letzten Jahren keine Fahrzeitverlängerungen in den Fahrplan eingebaut. Eine Reduktion der Wendezeit ergab sich jeweils dort, wo die Fahrzeit verlängert wurde.

Linie	HVZ1_J16	HVZ1_J19	Differenz	NVZ_J16	NVZ_J19	Differenz	HVZ2_J16	HVZ2_J19	Differenz	Bemerkung
32	68.4	68	-0.4	67.5	67.1	-0.4	77.6	77.8	0.2	
33	81.3	81.9	0.6	77.6	77.8	0.2	85.7	86.4	0.7	Wegfall Baustelle Hardbrücke und Inbetriebnahme Dosierungsanlage Rosengartenstrasse 2017, Baustelle Bergstrasse seit 2018
35	26.1	26.6	0.5	26.2	26.8	0.6	27.2	26.7	-0.5	
46	44	44	0	43.1	43	-0.1	47.4	47.6	0.2	
61	42.8	43.5	0.7	42.5	42.4	-0.1	44.8	46.1	1.3	
62	45.7	45.7	0	45.3	44.7	-0.6	48	48.1	0.1	
66	31	30.9	-0.1	29.5	29.7	0.2	32	32.2	0.2	
70	20.7	20.3	-0.4	19.8	19.4	-0.4	19.8	21.3	1.5	Vergleich Jahr 16/18, ohne Verlängerung Bhf. Wollishofen
72	61.1	61.6	0.5	57.8	58.3	0.5	66.3	65	-1.3	Wegfall Baustelle Hardbrücke und Inbetriebnahme Dosierungsanlage Rosengartenstrasse 2017
75	51.2	51.2	0	50.4	50.1	-0.3	53.3	53.9	0.6	
76	14.8	14.8	0	15.1	14.7	-0.4	15.8	16	0.2	
77	14.5	14.4	-0.1	14.2	14.3	0.1	14.9	14.8	-0.1	
79	12.5	12.7	0.2	12.5	12.7	0.2	12.5	12.7	0.2	
83	49.4	48.3	-1.1	45.2	46.1	0.9	54	52.8	-1.2	Wegfall Baustelle Hardbrücke und Inbetriebnahme Dosierungsanlage Rosengartenstrasse 2017
94	24.3	24.5	0.2	24.1	24.1	0	25.2	25.6	0.4	

Linien, die verlängert wurden (z. B. Linie 31) ermöglichen teilweise keinen Vergleich mit dem Zustand 2016. Auf der Linie 31 kommen seit Frühling 2018 zwei zusätzliche Busse gegenüber dem Fahrplan vom Dezember 2017 auf Grund von Stör- und Baustellen zum Einsatz. Wegen der Störstellen Wehntalerstrasse und dem Bahnübergang in Affoltern kommt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie 61 am Morgen zu Einsatz. Der Fahrzeugeinsatz wurde damit demjenigen am Abend angepasst. Ebenfalls seit Dezember 2017 wird auf der Linie 46 am Abend in einem dichteren Takt gefahren; die verkürzt geführten Zusatzkurse fallen weg. Neben dem für den dichteren Takt benötigten Bus wird ein zusätzlicher Trolleybus auf Grund von Störstellen – allen voran dem Meierhofplatz – eingesetzt.

Zu Frage 4 («Welche Zusatzkosten entstehen aus diesen Behinderungen bei den Investitionen und im Betrieb (gebeten wird um eine separate Auflistung der Zusatzkosten durch miV-Behinderungen und Eigenbehinderungen und wie gross ist jeweils der dafür notwendige zusätzliche Fahrzeugbestand der VBZ und welche zusätzlichen Betriebskosten fallen an)?»):

Anhand des Fahrplans 2019 wurden die Fahrzeiten der Haupt- bzw. Nebenverkehrszeit mit der Fahrzeit der Randverkehrszeit, als Optimalfall ohne oder mit wenigen externen Einflüssen, verglichen. In der nachfolgenden Tabelle werden alle auf Grund von Fahrzeitverlängerungen – Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV-Behinderungen), Eigenbehinderungen oder verlängerten Fahrgastwechselzeiten – zusätzlich beschafften und eingesetzten Fahrzeuge aufgeführt. Eingeschlossen sind die in der Antwort zu Frage 3 erwähnten zusätzlichen Busse. Es sind keine Fahrzeuge aufgeführt, die auf Grund eines höheren Taktes oder aus Kapazitätsgründen eingesetzt werden. Ebenfalls wurden die Betriebs- und Investitionskosten errechnet (Investitionskosten fallen bei dieser Berechnung nur für die Hauptverkehrszeit an, da sich der Fahrzeugbestand nach dieser ausrichtet). Eine Aufteilung nach Behinderungen durch den MIV und nach Eigenbehinderungen ist anhand der vorhandenen Daten nicht möglich, wie auch bereits bei der Antwort zu den Fragen 1 und 2 ausgeführt wurde.

Die im Vergleich zur Randverkehrszeit verlängerten Fahrzeiten im Fahrplan werden jeweils aus dem Median der gemessenen Fahrzeiten ermittelt und sind die Grundlage für den Fahrplan bzw. für Fahrzeitanpassungen. Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan sind nicht nach der Ursache der Verlangsamung aufgeschlüsselt.

	Betriebskosten	Investitionskosten	Zusätzliche Fzg.
Hauptverkehrszeit	9,5 Mio. Fr./a	138 Mio. Fr.	21 Trams 15 Trolleybusse 14 Dieselbusse
Nebenverkehrszeit	12 Mio. Fr./a		16 Trams 7 Trolleybusse 8 Dieselbusse

Zu Frage 5 («Hat der ZVV in der Vergangenheit die übermässigen Kosten, die aus Verlusten durch miV-Behinderungen oder Eigenbehinderungen resultieren, finanziert?»):

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat auf Anfrage zu dieser Frage wie folgt Stellung genommen: *«Wettbewerbsfähige Reisezeiten sind einer der Erfolgsfaktoren des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und setzen neben optimierten Transportketten auch eine behinderungsfreie Fahrt voraus. Dies ist auch im erläuterten Bericht zu den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie 2020 – 2023), die der Kantonsrat am 5. März 2018 verabschiedet hat (Vorlage 5370), festgehalten. Gemäss der dazugehörigen Weisung des Regierungsrates stehen dabei zusätzliche Busspuren und Busbevorzugungen an Lichtsignalen sowie der Verzicht auf Tempo-30-Abschnitte auf Achsen des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Im Lichte dieser Vorgaben engagiert sich der ZVV konsequent dafür, dass Störquellen, die zu einer Verlängerung der Fahrzeiten führen, behoben bzw. verhindert werden. So hat er bereits in seiner Stellungnahme zum Regionalen Richtplan der Stadt Zürich beantragt, dass auf Tempo-30-Abschnitte auf Achsen des ÖV grundsätzlich zu verzichten sei. Andernfalls seien Fahrzeitverluste oder -streuungen aufgrund von verkehrlichen Massnahmen zumindest durch ÖV-Priorisierungsmassnahmen innerhalb der gleichen Linie zu kompensieren. In Bezug auf Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) setzt sich der ZVV bei den zuständigen Stellen mit Nachdruck dafür ein, dass Problemstellen durch den Bau von Busspuren und Busbevorzugungen an Lichtsignalanlagen behoben werden.*

[...]

Der ZVV bewilligt im Rahmen der Fahrplanverfahren jeweils auch Mittel für betrieblich notwendige Massnahmen (z.B. Massnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, Bereitstellung von Schülerkursen, zusätzliche Fahrzeuge im Umlauf). Darunter befanden sich in den letzten Fahrplanverfahren auch Massnahmen, um die Einhaltung der Fahrzeiten trotz Behinderungen durch den MIV zu gewährleisten. So wurden unter anderem Mittel für den Einsatz zusätzlicher Kursfahrzeuge gesprochen, die beispielsweise mehr Wendezeit und dadurch pünktliche Abfahrten an der Endhaltestelle ermöglichen. Da jedoch das eigentliche Ziel in der Beseitigung der Störquellen besteht, erfolgt die Finanzierung solcher Massnahmen in Abhängigkeit von Fortschritten bei der Realisierung von Massnahmen zur Busbevorzugung.»

Zu Frage 6 («Welche Massnahmen trifft der Stadtrat um die Kosten der miV-Behinderungen und der Eigenbehinderungen abzubauen und damit den Kostendeckungsgrad der VBZ zu erhöhen?»):

Die Strategieziele des vom Stadtrat beschlossenen Programms Stadtverkehr 2025 geben der ÖV-Bevorzugung ein hohes Gewicht. Dieses Ziel wird im Rahmen von Bauprojekten (z. B. Busspuren, Mitbenutzung von schwach belasteten Abbiegespuren) und Signalsteuerungen in der Praxis wo immer möglich verfolgt. Oft steht die ÖV-Bevorzugung jedoch im Widerspruch zu den Interessen anderer Verkehrsträger. Ein mögliches Mittel ist dabei eine möglichst weitgehende Entflechtung der Verkehrsträger und der konsequente Verzicht auf Mischverkehrsabschnitte, die oft zu grossen Verlangsamungen und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs führen.

Der Steuerungsausschuss Stadtverkehr 2025 setzte der Arbeitsgruppe «ÖV-Pünktlichkeit» mit Vertretern aus VBZ, des Tiefbauamts und der Dienstabteilung Verkehr das Ziel, die Pünktlichkeit der städtischen Bus- und Trolleybuslinien zu verbessern und sie dem Pünktlichkeitswert der Tramlinien anzunähern. Bis ins Jahr 2028 soll die ÖV-Gesamtpünktlichkeit bei mindestens 90 Prozent liegen. Die Entwicklung der Pünktlichkeit wird durch ein Monitoring überprüft und dem Steuerungsausschuss rapportiert. Zur Umsetzung dieser Beschlüsse ist in Anlehnung an die Umsetzungsorganisation Masterplan Velo folgende Projektorganisation vorgesehen: Bei den VBZ überwacht eine Arbeitsgruppe die Pünktlichkeit und erstellt ein Reporting. Rasch umsetzbare Verbesserungsmassnahmen werden durch die VBZ-Arbeitsgruppe direkt eingeleitet. Projektvorschläge, die umfangreiche Massnahmen erfordern, werden in der Arbeitsgruppe «ÖV-Pünktlichkeit» abgestimmt und durch den Ausschuss «ÖV-Pünktlichkeit» des Steuerungsausschusses Stadtverkehr 2025 genehmigt.

Zu Frage 7 («Inwiefern ist es zutreffend, dass der ZVV sich geweigert habe, die betrieblichen Zusatzkosten (Fahrzeuge und Personal) für die Lärmsanierung zu übernehmen?»):

Die Finanzierung der Angebote des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich erfolgt über die Instrumente des Fahrplanverfahrens in Absprache mit dem ZVV. Der ZVV weist in seiner Stellungnahme zu der vorliegenden Frage darauf hin, dass, um entsprechend den Vorgaben des Kantons- und des Regierungsrates die behinderungsfreie Fahrt und damit wettbewerbsfähige Reisezeiten des ÖV zu gewährleisten, auf Achsen des ÖV generell auf Tempo-30-Abschnitte zu verzichten sei. Weiter verweist der ZVV darauf, dass die Finanzierung von Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen aufgrund von Tempo 30 entstehen, mit diesem Bestreben nur schwer vereinbar wäre. Welche Mittel gesprochen werden, werde jedoch immer im Einzelfall auf der Basis der Anträge der Verkehrsunternehmen und unter Berücksichtigung aller Umstände beurteilt. Der Regionale Richtplan der Stadt Zürich 2017 (Kapitel 4.3.1 a) schreibe vor, dass auf Strassen mit Tram- und Buslinien sowohl die Strassenraumgestaltung als auch das Verkehrsmanagement einen stabilen und effizienten Betrieb des öffentlichen Verkehrs ermöglichen. Das heisse auch, dass allfällige Fahrzeitverluste oder -streuungen aufgrund von Verkehrsmassnahmen (z. B. Tempo-30-Strecken) zu kompensieren seien, wenn die Netz- und Anschlussqualität nicht mehr gewährleistet werden können oder Folgekosten im Betrieb entstünden.

Bisher sind in der Stadt Zürich keine ÖV-Folgekosten im Zusammenhang mit Tempo 30 entstanden, da jeweils entweder auf die Temporeduktionen verzichtet oder die Verlustzeit durch geeignete Massnahmen kompensiert wurde.

Zu Frage 8 («Falls sich der ZVV geweigert haben sollte, Zusatzkosten bedingt durch Lärmsanierungsmassnahmen zu finanzieren: Wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass der ZVV offenbar bereit ist, Zusatzkosten bedingt durch miV-Behinderungen oder Eigenbehinderungen zu finanzieren, der Bevölkerung den verfassungsmässigen Schutz vor schädlichen und lästigen Immissionen aber verweigert?»):

Wie bereits bei der Antwort zu Frage 7 hingewiesen wurde, konnten bisher alle Verlustzeiten durch geeignete Massnahmen kompensiert werden bzw. wurde auf die konkrete Temporeduktion verzichtet. Der Stadtrat erwartet jedoch, dass der ZVV seine Entscheidung, welche Mittel im gesamten Verbundgebiet für Angebotsmassnahmen zur Verfügung gestellt werden, immer unter Berücksichtigung aller Umstände vornimmt. Dazu gehören im Einzelfall nicht nur die übergeordneten Vorgaben des Kantons- und des Regierungsrats, sondern insbesondere auch die Vorgaben des Bundesrechts im Bereich Lärmschutz.

Zu Frage 9 («Mit der Wiederinbetriebnahme eines zusätzlichen, betriebsnotwendigen Miragetrams ab 2019 (Medienmitteilung der VBZ vom 13. November 2018) steht auf der Tramlinie 8 eine zusätzliche Zeitereserve von 7.5 Minuten zur Verfügung, um einerseits die Verspätungen dieser Tramlinie auszugleichen und andererseits eine bundesrechtskonforme Lärmsanierung an der Quelle umzusetzen. Der Stadtrat hat sich bisher geweigert, im Rahmen der kreisweisen Lärmsanierung die Strassenabschnitte entlang der Tramlinie 8 mit einer Lärmsanierung an der Quelle zu sanieren, war aber gemäss schriftlicher Anfrage GR-Nr. 2018/193 bereit, auf seinen Entscheid zurückzukommen, sollte ein Spielraum für die Einführung vom Tempo 30 bestehe. Wann wird nun also die Lärmsanierung mit einer Massnahme an der Quelle an der Klosbachstrasse (Zeitverlust 8 Sekunden), der Selnaustrasse (Brandschenkestrasse bis Sihlhölzlistrasse, Zeitverlust 8 Sekunden), der Stauffacherstrasse (zwischen Langstrasse und Feldstrasse Zeitverlust, 6 Sekunden) und der Hohlstrasse zwischen Feldstrasse und Herman-Greulich-Strasse (Zeitverlust geschätzte 6 Sekunden) umgesetzt, nachdem mit einem zusätzlichen Fahrzeug eine zusätzliche Reservezeit von 7.5 Minuten besteht?»):

Wie der Stadtrat bereits in seiner Antwort vom 5. September 2018 zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2018/193 festgehalten hat, liegen noch keine verlässlichen Aussagen zum Betrieb und zur Pünktlichkeit der Linie 8 vor. Der Stadtrat wird deshalb ein Monitoring des effektiven Betriebs der Linie 8 durchführen (voraussichtlich ab Mai 2019). Die Resultate dürften Ende 2019 vorliegen. Sie bilden die Grundlage für die darauf folgende erneute Beurteilung von Tempo 30 an den erwähnten Strassenabschnitten.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti