

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 13. März 2019

**193.**

### **Schriftliche Anfrage von Sven Sobernheim und Dr. Ann-Catherine Nabholz betreffend Kapazitätsprobleme auf ausgewählten Tramlinien der Stadt, Beurteilung der Auslastung und der Kapazitäten auf gewissen Linien sowie betriebliche und vertragliche Voraussetzungen für eine Verlagerung von Kapazitätsreserven**

Am 14. November 2018 reichten Gemeinderat Sven Sobernheim und Gemeinderätin Dr. Ann-Catherine Nabholz (beide GLP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/440, ein:

Die VBZ haben in ihrer Medienmitteilung vom 14. November 2018 angekündigt, dass sie zusammen mit der Verlängerung der Tramlinie 2 ab September 2019 ihre zwei alten Mirage aus dem Extrafahrten- bzw. Museumsbetrieb wieder in den Regelbetrieb überführen. Dies um den Betrieb trotz der verzögerten Beschaffung der Flexitytrams sicherzustellen. Gleichzeitig besteht aber auch, z.B. auf der 8er Linie, bei den bestehenden Fahrzeugen ein Kapazitätsproblem.

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

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Auslastung der Tramlinien in der Stadt Zürich? Dies insbesondere auf den Linien 8 und 15, welche mit verkürztem Rollmaterial geführt werden?
2. Die Tramlinie 12 wird, trotz schlechter Auslastung, mit Cobratrams geführt. Ist es möglich diese Kapazitätsreserven z.B. auf die Linie 8 zu verschieben?
3. Gibt es betriebliche Gründe, welche dagegen sprechen? Wenn ja, welche?
4. Gibt es vertragliche Gründe, welche dagegen sprechen? Wenn ja, welche?
5. Welche Bedingungen weist der Vertrag zwischen der VBZ und der VBG zum Betrieb der Linie 10 und 12 auf, welche sich nachteilig auf den Betrieb in der Stadt Zürich auswirken?
6. Strebt der Stadtrat nach 10 Jahren Erfahrung im Betrieb der Glattalbahn, Neuverhandlungen an?
7. Welche Auswirkungen hat der Mirage Einsatz auf die Frage der Behindertengerechtigkeit, z.B. am Klusplatz?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

#### **Zu Frage 1 («Wie beurteilt der Stadtrat die Auslastung der Tramlinien in der Stadt Zürich? Dies insbesondere auf den Linien 8 und 15, welche mit verkürztem Rollmaterial geführt werden?»):**

Die langjährige Erfahrung zeigt, dass ab einer (jahres)durchschnittlichen Auslastung eines Kurses von mehr als 2 Personen/Quadratmeter ( $P/m^2$ ) von einer Überlastung gesprochen werden kann, wenn man saisonale Schwankungen (Ferien, Sommerzeit etc.) berücksichtigt. Allerdings gilt es zusätzlich zu beurteilen, über welchen Zeitraum und über welche Streckenlänge eine Überlastung auftritt. Den Wert von 2  $P/m^2$  haben die Verkehrsbetriebe (VBZ) in Absprache mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) als Qualitätskriterium definiert, um Verzögerungen im Betriebsablauf durch einzelne Überlastungen und übermässig lange Ein-/Aussteigezeiten möglichst zu verhindern und zugleich den Aspekt der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

Gemäss dem genannten Qualitätskriterium von 2  $P/m^2$  kommt es derzeit (2018) auf folgenden Tramlinien zu einer Überlastung:

- Auf der Linie 4 zwischen Escher-Wyss-Platz und Sihlquai/HB Mo-Fr abends und teilweise morgens.
- Einzelne Fahrten auf einzelnen Abschnitten auf den Linien 3, 5, 6, 13 und 17.
- Auf der Linie 8 gibt es lediglich eine einzelne Fahrt am Morgen (Mo-Fr) zwischen Bellevue und Bürkliplatz, die das Qualitätskriterium knapp ( $2,1 P/m^2$ ) nicht einhält. Diese kurzzeitige Überlastung auf der Linie 8 über einen Haltestellenabschnitt ist somit tolerierbar.
- Die Linie 15 weist keine Überlastungen auf.

Auf allen weiteren Kursen werden die 2  $P/m^2$  nicht überschritten.

**Zu den Fragen 2 bis 4 («Die Tramlinie 12 wird, trotz schlechter Auslastung, mit Cobratrams geführt. Ist es möglich diese Kapazitätsreserven z.B. auf die Linie 8 zu verschieben? Gibt es betriebliche Gründe, welche dagegen sprechen? Wenn ja, welche? Gibt es vertragliche Gründe, welche dagegen sprechen? Wenn ja, welche?»):**

Eine Verschiebung von Cobra-Fahrzeugen von der Linie 12 auf die Linie 8 ist aus Sicht des Stadtrats nicht sinnvoll. Zunächst ist zu beachten, dass die Fahrzeuge der Linie 12 ab Flughafen als Fahrzeuge der Linie 10 weiterfahren, die eine wesentlich höhere Auslastung hat als die Linien der VBZ, die mit kleineren Fahrzeugen als Cobras betrieben werden (d. h. die Linien 8 und 15). Konkret fährt das Fahrzeug der Linie 12 zum Flughafen Fracht, wechselt dort die Liniennummer und fährt als Linie 10 Richtung Bahnhofplatz/HB. Auf der Rückfahrt wechselt das Fahrzeug am Flughafen dann bei Bedarf wieder die Nummer und fährt als Linie 12 Richtung Bahnhof Stettbach. Mit dieser betrieblichen Verknüpfung kann ein Tram eingespart werden. Zudem ist zu beachten, dass die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) Inhaberin der Infrastruktur- und Personenbeförderungskonzession für die Linie 12 ist und die VBZ als Transportbeauftragte einzig für den operativen Betrieb zuständig sind. Diese Konstellation geht auf politische Entscheide im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der Glattalbahn zurück. Der im Einvernehmen mit dem ZVV abgeschlossene Kooperationsvertrag zwischen der VBG und den VBZ aus dem Jahr 2015 hält fest, dass auf der Glattalbahn prinzipiell Cobras zum Einsatz kommen. Folglich wäre es nicht möglich, die VBG-Trams, die darüber hinaus im eigenen Design gestaltet sind und eigens für diesen Fahrauftrag zusätzlich beschafft wurden, auf die Linien der VBZ zu verschieben.

**Zu Frage 5 («Welche Bedingungen weist der Vertrag zwischen der VBZ und der VBG zum Betrieb der Linie 10 und 12 auf, welche sich nachteilig auf den Betrieb in der Stadt Zürich auswirken?»):**

Die VBZ sind im Vertrag mit der VBG keine Bedingungen eingegangen, die sich nachteilig auf den Betrieb ihrer eigenen Linien auswirken.

**Zu Frage 6 («Strebt der Stadtrat nach 10 Jahren Erfahrung im Betrieb der Glattalbahn, Neuverhandlungen an?»):**

Die VBG sind Inhaberin der Infrastruktur- und Personenbeförderungskonzession für die Linie 10 ab Oerlikon Ost und die Linie 12. Die Konzession der Linie 10 für den Abschnitt HB–Oerlikon Ost ist bei den VBZ. Die Auftragsvergabe durch den ZVV und die vom Bundesamt für Verkehr in der Konsequenz erfolgte Konzessionsvergabe wurde im Jahr 2017 so bestätigt. Insofern ist eine Neuverhandlung zurzeit kein Thema. Die VBZ selbst haben ein starkes betriebliches und wirtschaftliches Interesse daran, die operative Betriebsführung auf demjenigen Abschnitt der Linie 10, für den die VBG Konzessionärin ist, weiter zu führen. Dasselbe gilt für den operativen Betrieb der VBG-Linie 12.

**Zu Frage 7 («Welche Auswirkungen hat der Mirage Einsatz auf die Frage der Behindertengerechtigkeit, z.B. am Klusplatz?»):**

Der Mirage-Einsatz hat keinen Einfluss auf den definierten und kommunizierten Niederflureinsatz. Dieser regelt, auf welchen Linien 100 Prozent, 50 Prozent (oder mehr) oder keine Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Die entsprechenden Informationen werden auf dem Internet publiziert ([www.stadt-zuerich.ch/handicap](http://www.stadt-zuerich.ch/handicap)). Die Tramhaltestelle Klusplatz ist aufgrund ihrer geometrischen Lage in der Kurve nicht behindertengerecht ausgebaut. Der Einsatz des Fahrzeugtyps Mirage hat also auch hier keine besonderen Auswirkungen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**