

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 8. Juli 2009

937. Schriftliche Anfrage von Rebekka Wyler und Rolf Kuhn betreffend konsequente Bevorzugung des ÖV. Am 29. April 2009 reichten Gemeinderätin Rebekka Wyler (SP) und Gemeinderat Rolf Kuhn (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/146, ein:

Immer wieder bleibt der öffentliche Verkehr (ÖV) im Stau stecken, was zu grösseren Verzögerungen führt. Angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens in der Stadt Zürich und der grösseren Effizienz des ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist es wünschbar, dass der ÖV gegenüber dem MIV konsequenter als bisher bevorzugt wird. Möglichkeiten der Bevorzugung sind zum Beispiel separate Spuren für den ÖV sowie dessen Bevorzugung durch entsprechend eingestellte Lichtsignalanlagen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen (aufgeschlüsselt nach einzelnen Tram- und Buslinien):

1. An welchen Orten auf dem VBZ-Netz erleidet der ÖV regelmässig Verspätungen infolge von Staus?
2. An welchen dieser Orte ist eine Bevorzugung des ÖV gegenüber dem MIV nötig bzw. möglich?
3. Werden in nächster Zeit weitere Lichtsignalanlagen eingerichtet, die den ÖV bevorzugen, und wenn ja, wo?
4. Wo sind weitere separate ÖV-Spuren geplant?
5. Wo ist geplant, MIV-Fahrspuren zugunsten des ÖV zu reduzieren?
6. Gibt es weitere Möglichkeiten der Bevorzugung des ÖV, die von der Stadt Zürich bereits angewendet werden oder zumindest für die nächste Zukunft vorgesehen sind?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Mit den stetig steigenden Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft und den zunehmenden Ansprüchen an die Gestaltung des öffentlichen Raums nehmen auch die Verkehrsmengen und damit die Belastungen des verfügbaren knappen Strassenraums laufend zu. Die Tendenz zur Staubildung ist an verschiedenen Orten im VBZ-Liniennetz häufig festzustellen und führt vermehrt zu Verzögerungen der Fahrzeuge der Verkehrsbetriebe und damit zu einer generellen Abnahme der Reisegeschwindigkeiten im öffentlichen Verkehr. Die Ursachen dafür sind vielfältig, unter anderem spielen – neben dem eingangs erwähnten Sachverhalt – die nachstehenden Umstände eine wesentliche Rolle:

- Neben den unbestrittenen Vorteilen der Einführung von Tempo 30 mit den begleitenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen resultieren in diesen Zonen teilweise Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr.
- Längere Streckenabschnitte mit Mischverkehr können den Tramverkehr behindern: Das Tram geniesst zwar an Fussgängerübergängen Vortritt, muss aber in Mischverkehrszonen oftmals wegen des nichtvortrittsberechtigten motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem Tramtrasse anhalten und verliert damit faktisch das ihm sonst zustehende Vortrittsrecht.

- Die Beruhigung der Wohnquartiere kanalisiert den Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen und führt damit auch zu Verkehrszunahmen auf den ÖV-Achsen, die das Gesamtverkehrssystem zunehmend in den Bereich seiner Leistungsgrenze bringen.

Die aufgeführten Sachverhalte führen vor allem bei zunehmenden Verkehrsmengen zu einer schleichenden Verlangsamung des ÖV bei gleichzeitiger Abnahme der Verkehrssicherheit.

Zu Frage 1: Streckenabschnitte, auf denen der öffentliche Verkehr hauptsächlich und regelmässig Verspätungen infolge Staus erleidet, sind nachstehend aufgelistet:

- Linie 13, Zwielplatz bis Meierhofplatz
- Linie 31, Zeltweg, Hohlstrasse (Raum Bahnhof Altstetten)
- Linie 32, Langstrasse
- Linie 33, Waffenplatzstrasse
- Linien 33/72, Hardbrücke und Rosengartenstrasse
- Linie 62, Wehntalerstrasse
- Linie 80, Binzmühlestrasse
- Linien 80/89, Winzerstrasse, Richtung Limmattalstrasse
- Linie 89, Schweighofstrasse ab Birmensdorferstrasse
- Linien 161/165, Seestrasse

Zu Frage 2: Eine bessere Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist bei allen erwähnten Staustrecken dringend nötig; sämtliche Möglichkeiten zum Abbau von Behinderungen des öffentlichen Verkehrs müssen kontinuierlich wahrgenommen werden.

Zu Frage 3: Die Orte, an welchen in nächster Zeit weitere Lichtsignalanlagen (LSA) mit gleichzeitiger Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs eingerichtet werden, sind nachstehend zusammengefasst:

- Kreuzung Aargauer-/Pfungstweidstrasse (Zürich-West)
- Seebahnstrasse, Weststrasse
- Zwängiweg, Wollishofen (Pförtneranlage)
- Albisstrasse/Morgental (Quartierzentrum Wollishofen)
- Kreuzung Birmensdorfer-/Albisriederstrasse (Waldegg)
- Kreuzung Schaffhauser-/Glattalstrasse (Seebach, Lichtsignalanlage mit Busspuren in beiden Strassenabschnitten)
- Rosengartenstrasse (Planung geregelter Fussgängerübergänge)

Zu Frage 4: Die Einrichtung separater ÖV-Spuren ist generell bei allen unter der Frage 3 aufgeführten Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Der Bedarf für Eigentrassees für den öffentlichen Verkehr ist im gesamten Innenstadtbereich wie auch auf den Zu- und Wegfahrten von übergeordneten städtischen Zentren wie beispielsweise dem Albisriederplatz ausgewiesen.

Zu Frage 5: Projekte zur Reduktion der MIV-Spuren bei gleichzeitiger Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bestehen gegenwärtig in den folgenden Strassenzügen auf Stadtgebiet:

- Birmensdorferstrasse, Triemli bis Bahnhof Wiedikon
- Mythenquai

Zu Frage 6: Im Hinblick auf die weitere Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs werden in erster Linie nachstehende Möglichkeiten in Betracht gezogen:

- Das Gesamtverkehrsmanagement stetig optimieren, damit der öffentliche Verkehr die Grünphasen der Lichtsignalanlagen besser ausnutzen kann;
- Die Nadelöhre des öffentlichen Verkehrs durch regelungstechnische oder infrastrukturelle Massnahmen mit zusätzlichen Kapazitäten versehen;
- Stautrecken dorthin verlagern, wo der Stau den öffentlichen Verkehr nicht behindert;
- In neuralgischen Bereichen Eigentrassées für den öffentlichen Verkehr anstreben.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy