

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 22. Juni 2016

**512.**

### **Schriftliche Anfrage von Stefan Urech und Elisabeth Schoch betreffend Auswirkungen der geplanten Tempo 30-Zonen an der Langstrasse und entlang der Strasse «Breitensteinstrasse – Am Wasser» auf den Busbetrieb**

Am 23. März 2016 reichten Gemeinderat Stefan Urech (SVP) und Gemeinderätin Elisabeth Schoch (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/100, ein:

An der Präsentation des «Lärmsanierung Projektes» vom 23. November 2015 im Bildungszentrum Werd beantwortete eine Delegation verschiedener Departemente der Stadt Zürich die Fragen der Anwohner/innen und Gemeinderäte/innen. Eine Bürgerin stellte bezüglich der geplanten Tempo 30-Zone an der Langstrasse die Frage, ob dies denn keinen negativen Einfluss auf die 32-er Buslinie habe. Die Frage wurde von zwei Vertretern der Verwaltung wie folgt beantwortet: Die Temporeduktion habe überhaupt keinen negativen Einfluss auf den Betrieb der 32-er Buslinie. Auf die Nachfrage der erstaunten Bürgerin wurde diese Aussage ein zweites Mal bestätigt.

Ein Richtplanänderungsantrag von Christine Seidler (SP) fordert eine Buslinie entlang der Strasse «Am Wasser» (Kap. 4.3.2. Karteneinträge / Tab. 4.9 Busstrecken, geplante Infrastrukturen öffentlicher Verkehr / Neue Nr. 54). In den Bemerkungen der Verwaltung zur Ablehnung dieses Antrags heisst es: «Aufgrund der Verkehrssituation und des geplanten Tempo 30-Regimes entlang der Achse Breitenstrasse – Am Wasser wäre ein zuverlässiger und attraktiver Busbetrieb nicht zu gewährleisten.»

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

1. Wie kommt es, dass die Verwaltung in Bezug auf zwei ähnlich stark befahrene Strassen so gegenteilige Aussagen zum Busbetrieb in einer Tempo 30-Zone macht? Welcher Aussage ist zu glauben?
2. Wird die geplante Tempo 30-Zone einen zuverlässigen und attraktiven Busbetrieb der Linie 32 an der Langstrasse gefährden?
3. Wenn nicht, was ist im Vergleich zur Strasse Am Wasser an der Langstrasse anders?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im Rahmen der Prüfung einer Geschwindigkeitsreduktion erstellt die Dienstabteilung Verkehr (DAV) Gutachten nach Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21). Der fragliche Strassenabschnitt wird in Bezug auf seine Funktion, seine Lage und seinen Ausbaustandard beurteilt. Es werden Verkehrsmessungen vorgenommen, Unfallzahlen evaluiert sowie allfällige negative Auswirkungen einer Geschwindigkeitsherabsetzung festgehalten – auch mit Blick auf den Betrieb des öffentlichen Verkehrs (ÖV).

Sowohl für die Achse «Am Wasser – Breitensteinstrasse» als auch für die Teile der Langstrasse in den Kreisen 4 und 5 (in der Unterführung unter den SBB-Gleisen ist kein Tempo 30 vorgesehen) hat die DAV solche Gutachten erstellt. Der Vergleich dieser Gutachten zeigt, dass die Strassen zwar hinsichtlich ihrer Verkehrsmenge vergleichbar sind, in anderer Hinsicht aber deutliche Unterschiede aufweisen.

Die Achse «Am Wasser – Breitensteinstrasse» ist rund 2 km lang und durchquert ein Wohngebiet. Es gibt kaum publikumsintensive Nutzungen entlang der Strasse. Anlass zur Beurteilung einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist hier die Verminderung einer übermässigen Umweltbelastung (Strassenlärm) im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Im Verkehrsaufkommen ist eine klare Morgen- und Abendspitze feststellbar:

- Werktags: etwa 8000 Fahrzeuge im Schnitt pro Tag
- Abendspitzenstunde: 670 Fahrzeuge pro Stunde
- Nachmittags: etwa 300 Fahrzeuge pro Stunde
- Nachts: unter 50 Fahrzeuge pro Stunde

Die gefahrenen Geschwindigkeiten unterscheiden sich je nach Abschnitt und Tageszeit. Die für die Beurteilung relevanten sogenannten  $v_{85}$ -Zahlen liegen im Bereich von 41 bis 48 km/h; das bedeutet, dass 85 Prozent der Verkehrsteilnehmenden diese Geschwindigkeit oder langsamer fahren. Der Verkehrsablauf ist abgesehen von den Bereichen bei den Anschlussknoten in aller Regel störungsfrei. Es gibt verhältnismässig wenig Verkehrsunfälle (16 in den letzten fünf Jahren), wobei ein Grossteil davon Parkierunfälle sind.

Die fraglichen Abschnitte der Langstrasse sind zusammen rund 1 km lang und durchqueren in beiden Stadtkreisen Quartierzentren mit zahlreichen Geschäften und Zufussgehenden. Anlass zur Beurteilung einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist hier in erster Linie die Verbesserung der Verkehrssicherheit: Bestimmte Strassenbenutzende bedürfen gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV einen besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutz. Zudem soll ein attraktiver Fussgängerbereich gemäss Umsetzung des städtischen Programms zur Aufwertung der Quartierzentren (QUARZ) geschaffen werden. Im Verkehrsaufkommen ist keine klare Spitze erkennbar; so sind z. B. im Abschnitt zwischen Stauffacher- und Militärstrasse bei einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 4200 Fahrzeugen (abschnittsweise Einbahnbetrieb, deshalb fast nur Verkehr in Richtung Kreis 5) zwischen 7.00 und 18.00 Uhr in jeder Stunde zwischen 200 und 250 Fahrzeuge erfasst worden, und selbst zwischen 00.00 und 1.00 Uhr wurden noch 144 Fahrzeuge gezählt. Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen im Bereich von lediglich rund 30–35 km/h ( $v_{85}$ ) und verändern sich kaum über die Tageszeit. Stockender Kolonnenverkehr und Staus sind häufig. Es sind zahlreiche Unfälle zu verzeichnen (116 in den letzten fünf Jahren), wobei eine Häufung von Unfällen von Zufussgehenden zu registrieren ist.

Diese grundsätzlichen Unterschiede sind auch zur Beantwortung der Fragen bezüglich der Auswirkung auf den öV-Betrieb relevant.

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

**Zu Frage 1** («Wie kommt es, dass die Verwaltung in Bezug auf zwei ähnlich stark befahrene Strassen so gegenteilige Aussagen zum Busbetrieb in einer Tempo 30-Zone macht? Welcher Aussage ist zu glauben?»):

Wie einleitend beschrieben, sind die beiden Strassenabschnitte aufgrund ihrer Lage und Funktion im Netz nicht miteinander vergleichbar – auch nicht mit Blick auf den Betrieb einer Buslinie:

- Die Achse «Am Wasser – Breitensteinstrasse» ist primär ein Durchfahrtsbereich entlang der Linie Rütihof–Innenstadt mit lokaler Erschliessungsfunktion: Hier wäre eine kurze Reisezeit erwünscht.
- Die Langstrasse ist ein Zentrumsbereich mit einem hohen Anteil an Ein- und Aussteigenden: Hier sind tiefere Geschwindigkeiten vertretbar.

Aufgrund der heute gefahrenen Geschwindigkeiten, des Verkehrsablaufs und der Streckenlänge sind auch unterschiedliche Verlustzeiten für einen öV-Betrieb auf den beiden Strassenabschnitten zu erwarten:

Fahrgeschwindigkeitsauswertungen weisen nach, dass die Buslinie 32 auf der Langstrasse infolge Tempo 30 statt 50 nur sehr geringe Verlustzeiten einfährt. In den Randverkehrszeiten (nach 21.00 Uhr) beträgt die errechnete Verlustzeit durch Tempo 30 gegenüber heute pro Richtung etwa 2–3 Sekunden. Dies ist für den Fahrgast nicht spürbar und wirkt sich auf den Betrieb der Linie 32 nicht negativ aus. Die Tempi sind bereits heute niedrig. Im Median wird die Geschwindigkeit von 30 km/h auf dem gesamten Abschnitt knapp nicht überschritten. Die tiefen Geschwindigkeiten entstehen aus den vielen seitlichen Ein- und Ausfahrten, dem hohen Fussgängeraufkommen, dem grossen Verkehrsaufkommen (insbesondere in den Hauptverkehrszeiten), dem engen Strassenquerschnitt, den intensiven Erdgeschossnutzungen entlang der Langstrasse, der speziellen Buspriorisierungs-Lösung mit der signal-

geregelten, beidseitig befahrbaren Busspur (sogenannte elektronische Busspur) sowie dem grossen Velo-Aufkommen, für das bisher keine eigene Velo-Infrastruktur eingerichtet ist.

Für die Strasse «Am Wasser – Breitensteinstrasse» verhält es sich so, dass aufgrund der nicht vorhandenen öV-Linie Verlustzeiten infolge Tempo 30 nicht konkret beziffert werden können. Zu beachten sind hier folgende Punkte:

- Mit rund 2 km pro Richtung handelt es sich um einen langen Tempo-30-Abschnitt, etwa doppelt so lang wie die Langstrasse.
- Aufgrund der gemessenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs im Bereich von über 40 km/h und der unterschiedlichen Verkehrsbelastung je nach Tageszeit wäre infolge Tempo 30 statt 50 mit grösseren Verlustzeiten zu rechnen.

**Zu Frage 2 («Wird die geplante Tempo 30-Zone einen zuverlässigen und attraktiven Busbetrieb der Linie 32 an der Langstrasse gefährden?»):**

Davon ist nicht auszugehen. Wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, wird die Signalisation von Tempo 30 keine Verlangsamung bewirken. In Kombination mit dem geplanten Verkehrskonzept «Verkehrsarme Langstrasse», das einen Abschnitt der Langstrasse im Kreis 4 tagsüber vom Durchgangsverkehr befreit, kann vielmehr von einer Attraktivitätssteigerung für die Buslinie 32 ausgegangen werden, da sich die Reduktion der Verkehrsmenge positiv auf die Betriebsstabilität auswirkt (weniger Stausituationen).

**Zu Frage 3 («Wenn nicht, was ist im Vergleich zur Strasse Am Wasser an der Langstrasse anders?»):**

Siehe Erläuterungen in den einleitenden Bemerkungen und Antwort zu Frage 1.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**