



Beschluss des Stadtrats

vom 1. Dezember 2021

GR Nr. 2021/345

Nr. 1209/2021

Schriftliche Anfrage von Martin Götzl und Stephan Iten betreffend Einführung von Tempo 30 in der Stadt, Beurteilung der Abweichung von der Verkehrsregelverordnung des Bundes, Absprachen mit den kantonalen Stellen und Stellungnahmen zu den Einwendungen des Regierungsrats sowie mögliche Auswirkungen auf die Rettungseinsätze und den öffentlichen Verkehr

Am 25. August 2021 reichten Gemeinderat Martin Götzl und Gemeinderat Stephan Iten (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/345 ein:

Am 14. Juli 2021 hat der Stadtrat in einer Medienmitteilung verlauten lassen, dass «auf den Strassen der Stadt Zürich weitgehend Tempo 30 eingeführt werden solle. Damit schützt er angeblich «die Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm. Die Umsetzung erfolgt in Etappen. Negative Auswirkungen auf den für Zürich wichtigen öffentlichen Verkehr sollen abgefedert werden.» Weiter, so teilt der Stadtrat mit, werden «Niedrigere Geschwindigkeiten zu einem langsameren Verkehrsfluss führen»

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

1. Laut Bundesgesetz (Verkehrsregel-Verordnung des Bundes, SR 741.11), lautet der Artikel 32: «die allgemeine Höchstgeschwindigkeit beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs und Sichtverhältnissen 50 km/h in Ortschaften.» Wie begründet der Stadtrat das geplante Tempo 30 in Anbetracht der Verkehrsregelverordnung, womit nun übergeordnetes Bundesrecht ignoriert wird?
2. Welche Absprachen haben mit den übergeordneten kantonalen Stellen (Volkswirtschaftsdirektion) stattgefunden, bevor der Stadtrat seinen Entscheid getroffen und kommuniziert hat? Wenn keine Absprachen stattgefunden haben, weshalb war dies nicht der Fall? Wie legitimiert der Stadtrat einen Entscheid, welcher gegen übergeordnetes kantonales Recht verstösst?
3. Die für den Verkehr verantwortliche Regierungsrätin Carmen Walker Späh äusserte sich zum Vorhaben des Stadtrates Zürich im Tagesanzeiger folgendermassen: «Diese Massnahmen führen zu einer Verlangsamung des gesamten städtischen Verkehrs. Das wirkt sich gleich doppelt negativ aus. Erstens verlangsamt es Tram und Bus, was den ÖV teurer macht, weil es mehr Fahrzeuge, Personal, aber auch neue Abstellplätze und Depots braucht. Und noch wichtiger: Es macht den ÖV auch weniger attraktiv, weil die Reisezeiten verlängert werden. Die Stadt Zürich möchte nun, dass der ZVV die Kosten übernimmt. Der ZVV hat aber kein eigenes Vermögen, sondern sein jährliches Defizit wird vom Kanton und den Gemeinden finanziert. Das würde bedeuten, dass die Steuerzahler im gesamten Kanton die Mehrkosten tragen müssten. Das geht so nicht. Bemerkenswert ist: Tempo 30 soll in erster Linie das Auto treffen, doppelt bestraft wird aber der öffentliche Verkehr.» Welche Mehrkosten erwartet der Stadtrat für die Entschleunigung und Verlangsamung des Stadtzürcher ÖVs?
4. Ausserdem gibt RR Carmen Walker Späh zu bedenken, dass «ein flächendeckendes Tempo-30-Netz führt zur flächendeckenden Verteilung des Lärms.» Wir bitten hierzu um eine detaillierte Einschätzung des Stadtrates.
5. Flächendeckendes Tempo 30 würde sowohl den MIV wie auch den ÖV verlangsamen. Rettungsfahrzeuge sind jedoch auf einen fliessenden Verkehr angewiesen, wollen sie möglichst rasch am Ort des Geschehens sein. Wir bitten hierzu um die detaillierte Auflistung der Einsätze der Feuerwehr sowie denjenigen im Gesundheitswesen im Jahr 2018 mit den jeweiligen Fahrzeiten, bis man vor Ort im Einsatz war. Wir bitten hierzu um die damaligen Real-Fahrzeiten und in der Gegenüberstellung die voraussichtliche Fahrzeit bei schleichendem Verkehr mit Tempo 30.
6. Bei vielen Notfällen geht es um Sekunden und Minuten, welche über Tod oder Leben entscheiden. Sollte flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden, werden in den Stosszeiten verschiedene Verkehrsadern



2/7

noch mehr stocken. Allfällige Rettungseinsätze werden behindert und blockiert. Welche Massnahmen plant der Stadtrat, damit dies nicht geschieht? Wie geht der Stadtrat damit um, dass durch sein Vorhaben bei Rettungseinsätzen die erforderlichen kurzen Zeiten nicht mehr eingehalten werden können und folglich grosser Schaden an Menschen und Objekten entstehen kann? Wir bitten um eine detaillierte Begründung.

7. Der Stadtrat priorisiert bereits heute den ÖV massgeblich. Welche weiteren Priorisierungen sind für den ÖV künftig noch geplant? Weshalb wird und wurde die künftige Priorisierung nicht schon früher vollumfänglich ausgeschöpft? Welche Auswirkungen hat dies auf die anderen Verkehrsteilnehmer (bitte jeweils detailliert und separat aufgeführt: MIV, Velo, Fussgänger, etc.)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die schweizerische Umweltschutzgesetzgebung verpflichtet alle Strasseneigentümerschaften zur Strassenlärmsanierung. Dabei sind in erster Priorität Massnahmen bei der Quelle zu ergreifen. Geschwindigkeitsreduktionen sind eine einfach umzusetzende und wirksame Methode zur Lärmreduktion. Daneben leisten auch lärmarme Beläge und die Elektromobilität Beiträge zur Strassenlärmsanierung.

Die bisherige Praxis folgte einer konzeptionell abgestützten, abschnittswisen Beurteilung der Strassen bezüglich der Anordnung von Tempo 30. Die Höchstgeschwindigkeit auf verkehrlich übergeordneten Strassen (mit Ausnahme von Quartierzentren) und auf Abschnitten, bei denen Tempo 30 zu Folgekosten für den öffentlichen Verkehr (ÖV) geführt hätten, wurde in der Regel bei Tempo 50 belassen. Die erste und zweite Etappe der Strassenlärmsanierung sind mittlerweile abgeschlossen. Auf insgesamt 120 Abschnitten wurde neu Tempo 30 aus Lärmschutzgründen angeordnet. Allerdings profitieren davon nur 35 000 von stadtweit 140 000 Personen, die von übermässigem Strassenlärm betroffen sind. Zudem ergibt sich aus dem abschnittswisen Vorgehen teilweise ein «Flickenteppich» von unterschiedlichen Geschwindigkeitsregimes. Der Stadtrat wird daher ein Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe» beschliessen.

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

Frage 1

Laut Bundesgesetz (Verkehrsregel-Verordnung des Bundes, SR 741.11), lautet der Artikel 32: «die allgemeine Höchstgeschwindigkeit beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs und Sicht-verhältnissen 50 km/h in Ortschaften.» Wie begründet der Stadtrat das geplante Tempo 30 in Anbetracht der Verkehrsregelverordnung, womit nun übergeordnetes Bundesrecht ignoriert wird?

Gemäss Art. 32 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Dementsprechend hat der Bundesrat in der angesprochenen Bestimmung von Art. 4a Abs. 1 lit. a Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) als Grundregel festgelegt, dass die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften 50 km/h beträgt. Die in den Kantonen und Städten zuständigen Behörden können die in Art. 4a Abs. 1 VRV festgelegten, allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten jedoch herabsetzen, wenn damit z. B. eine übermässige Umwelt- bzw. Lärmbelastung vermindert werden kann (vgl. Art. 108 Abs. 1 und 2 Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21] sowie Art. 32 Abs. 3 SVG). Das Vorhaben steht somit im Einklang mit den bundesrechtlichen Vorgaben. Wie einleitend erwähnt verpflichtet die Umweltschutzgesetzgebung alle Strasseneigentümerschaften zur Strassenlärmsanierung.



3/7

Frage 2

Welche Absprachen haben mit den übergeordneten kantonalen Stellen (Volkswirtschafts-direktion) stattgefunden, bevor der Stadtrat seinen Entscheid getroffen und kommuniziert hat? Wenn keine Absprachen stattgefunden haben, weshalb war dies nicht der Fall? Wie legitimiert der Stadtrat einen Entscheid, welcher gegen übergeordnetes kantonales Recht verstösst?

Die Fragestellung nimmt Bezug auf den sogenannten Anti-Stau-Artikel von Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung (KV, LS 101). Die höchste Leistungsfähigkeit einer Strasse innerorts wird oft durch die Knoten bestimmt. Auf den Innerortsstrassen kann die grösste Verkehrsmenge je nach Fahrbahnquerschnitt bei einer Geschwindigkeit im Bereich von 30–35 km/h verarbeitet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist nicht relevant für die Kapazität einer innerstädtischen Strasse. Diese Erkenntnis aus Studien der Deutschen Bundesanstalt für Strassenwesen (bast) wurde auch durch die Forschungsarbeit der Vereinigung der Schweizerischen Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, 2005/01, Widerstandsfunktionen für Innerorts-Strassenabschnitte ausserhalb Knoten, erhärtet. Theoretisch nimmt mit abnehmender Geschwindigkeit die Leistungsfähigkeit zu, aber auch die individuelle Reisezeit.

In Anbetracht der Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sowie der aktuellen Lärmbelastung in der Stadt Zürich würde eine grundsätzliche Beibehaltung von Tempo 50 zu einem Verstoss gegen das übergeordnete Bundesrecht führen. Für jeden einzelnen Strassenabschnitt wird mittels der gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG erforderlichen Gutachten die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit von Tempo 30 geprüft. Dabei werden verschiedene Kriterien beurteilt, eines davon ist die Netzlogik. Dabei wird bestätigt, dass durch die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h weder Art. 104 Abs. 2^{bis} KV verletzt wird, noch Auswirkungen auf die Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets entstehen. Gemäss § 28 kantonale Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) ist eine Zustimmung der Kantonspolizei erforderlich, wenn Verkehrsanordnungen den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können. Dies wird vor dem Erlass von entsprechenden Verkehrsanordnungen geprüft. Sollte die Prüfung dazu führen, dass die Zustimmung der Kantonspolizei erforderlich ist, wird um diese ersucht.

Die Verfahren stehen somit im Einklang mit dem kantonalen Recht. Der vorgeschriebene Einbezug kantonalen Stellen wird auch weiterhin im Rahmen der anzuwendenden Rechtsgrundlagen erfolgen.

Frage 3

Die für den Verkehr verantwortliche Regierungsrätin Carmen Walker Späh äusserte sich zum Vorhaben des Stadtrates Zürich im Tagesanzeiger folgendermassen: «Diese Massnahmen führen zu einer Verlangsamung des gesamten städtischen Verkehrs. Das wirkt sich gleich doppelt negativ aus. Erstens verlangsamt es Tram und Bus, was den ÖV teurer macht, weil es mehr Fahrzeuge, Personal, aber auch neue Abstellplätze und Depots braucht. Und noch wichtiger: Es macht den ÖV auch weniger attraktiv, weil die Reisezeiten verlängert werden. Die Stadt Zürich möchte nun, dass der ZVV die Kosten übernimmt. Der ZVV hat aber kein eigenes Vermögen, sondern sein jährliches Defizit wird vom Kanton und den Gemeinden finanziert. Das würde bedeuten, dass die Steuerzahler im gesamten Kanton die Mehrkosten tragen müssten. Das geht so nicht. Bemerkenswert ist: Tempo 30 soll in erster Linie das Auto treffen, doppelt bestraft wird aber der öffentliche Verkehr.»



4/7

Welche Mehrkosten erwartet der Stadtrat für die Entschleunigung und Verlangsamung des Städtzürcher ÖVs?

Vorab gilt es zu bemerken, dass in der Stadt Zürich keine flächendeckende Einführung von Tempo 30 vorgesehen ist.

In seiner Antwort zur Interpellation GR Nr. 2020/315 hat der Stadtrat die zu erwartenden Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr ausgewiesen, die sich durch eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 ergäben. Die Verkehrsbetriebe rechnen bei einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 mit Zusatzkosten von mindestens 20 Millionen Franken an jährlichen Betriebs- und Kapitalkosten, einschliesslich der auf 75 Millionen Franken geschätzten Investitionskosten. Hinzu kommen Mehrkosten auf den Linien anderer ÖV-Betreiber auf Stadtgebiet (z. B. Verkehrsbetriebe Glattal und Postauto) von rund zwei Millionen Franken pro Jahr.

Frage 4

Ausserdem gibt RR Carmen Walker Späh zu bedenken, dass «ein flächendeckendes Tempo-30-Netz führt zur flächendeckenden Verteilung des Lärms.» Wir bitten hierzu um eine detaillierte Einschätzung des Stadtrates.

Wie erwähnt beabsichtigt der Stadtrat keine flächendeckende Einführung von Tempo 30. Vor einer Herabsetzung der Geschwindigkeit wird geprüft, ob diese zu Ausweichverkehr führen könnte. Allenfalls sind flankierende Massnahmen zu ergreifen, um dies zu verhindern. Im Normalfall bleibt eine übergeordnete Verbindungsstrasse jedoch auch mit Tempo 30 der schnellere Weg von A nach B, weil mit der Einführung von Tempo 30 in der Regel nur geringe Zeitverluste entstehen.

Frage 5

Flächendeckendes Tempo 30 würde sowohl den MIV wie auch den ÖV verlangsamen. Rettungsfahrzeuge sind jedoch auf einen fließenden Verkehr angewiesen, wollen sie möglichst rasch am Ort des Geschehens sein. Wir bitten hierzu um die detaillierte Auflistung der Einsätze der Feuerwehr sowie denjenigen im Gesundheitswesen im Jahr 2018 mit den jeweiligen Fahrzeiten, bis man vor Ort im Einsatz war. Wir bitten hierzu um die damaligen Real-Fahrzeiten und in der Gegenüberstellung die voraussichtliche Fahrzeit bei schlechtem Verkehr mit Tempo 30.

Für die gewünschte Gegenüberstellung von Real-Fahrzeiten und voraussichtlicher Fahrzeit bei Tempo 30 fehlen die nötigen Berechnungsgrundlagen. Bei Schutz & Rettung (SRZ) wird zwar die Fahrzeit registriert, aber nicht die gefahrene Route gespeichert. Daher ist keine fundierte Aussage möglich, in welchem Verhältnis das Fortkommen der Einsatzfahrzeuge auf Strassenabschnitten mit Tempo 30 zu solchen mit Tempo 50 steht.

SRZ kann aufgrund der auswertbaren Daten zusammenfassende Aussagen zu den sogenannten Hilfsfristen (Rettungsdienst) oder Ausrückzeiten (Feuerwehr) machen. Für Feuerwehr und Rettungsdienst gilt die Vorgabe, dass sie ihre Einsatzorte innert zehn Minuten nach der ersten Alarmierung erreichen sollen. Die Einsatzleitzentrale misst die Zeit, die von der Disposition bis zum Eintreffen am Einsatzort vergeht. Darin enthalten ist nicht nur die reine Fahrzeit, sondern auch die Zeit, die die Einsatzkräfte nach dem Eintreffen des Alarms für die Verschiebung in die Einsatzhalle, das Anlegen der Einsatzkleidung und das Behändigen der nötigen Einsatzunterlagen benötigen. Die Feuerwehr war im Jahr 2018 von den



5/7

2269 zeitkritischen Einsätzen auf Stadtgebiet in 1948 Fällen (86 Prozent) innert der geforderten 10 Minuten vor Ort. Der Rettungsdienst war im Jahr 2018 bei den 13 580 zeitkritischen Einsätzen auf Stadtgebiet in 11 065 Fällen (81 Prozent) innert der geforderten 10 Minuten vor Ort. In der Entwicklung dieser Zahlen ist in den letzten Jahren – also auch im Zuge der ersten beiden Etappen der Strassenlärmsanierung – keine wesentliche Verschlechterung feststellbar (vgl. Sicherheitsberichte der Stadt Zürich).

Von stockendem Verkehr oder Stausituationen wird SRZ aber erfahrungsgemäss negativ beeinflusst, und zwar nicht nur während Dringlichkeitsfahrten, sondern vor allem auch auf der Rückfahrt von den Einsätzen, wo sich die Rettungsfahrzeuge im übrigen Verkehr einreihen müssen. Dies führt zu einer tieferen Fahrzeugauslastung und zu höheren nötigen Vorhalteleistungen (mehr Fahrzeuge, mehr Personal) mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen für die Stadt. Betreffend die allgemeine Auswirkung von Tempo 30 auf Verkehrsfluss und Reisezeit kann auf die Antwort auf Frage 2 verwiesen werden. In welchem Ausmass die Rettungskräfte bei normalem Verkehrsfluss durch Tempo 30 verlangsamt werden, hängt davon ab, ob und wie stark flankierende bauliche Massnahmen zur Temporeduktion zum Einsatz kommen (siehe auch Antwort des Regierungsrats auf die Anfrage KR Nr. 305/2021, Tempo 30 und Auswirkungen in den Städten auf die Einsatzbereitschaft von Blaulichtorganisationen).

Auf Dringlichkeitsfahrten kann beim Führen eines vortrittsberechtigten Fahrzeugs gestützt auf Art. 100 Ziff. 4 SVG mit der gebotenen Sorgfalt von Geschwindigkeitsvorschriften abgewichen werden. Dem Stadtrat ist aber bewusst, dass auch Dringlichkeitsfahrten für die Mitarbeitenden rechtliche Konsequenzen haben können, und zwar namentlich dann, wenn der sogenannte Rasertatbestand erfüllt ist. Wird die Höchstgeschwindigkeit um die in Art. 90 Abs. 4 SVG genannten Geschwindigkeiten überschritten (z. B. um 50 km/h bei Tempo 50 oder um 40 km/h bei Tempo 30), ist gemäss aktuellem Recht der Rasertatbestand von Art. 90 Abs. 3 SVG erfüllt. Der Stadtrat begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat diese Problematik in einer Evaluation der geltenden Bestimmungen erkannt und rechtliche Anpassungen angekündigt hat (vgl. Bericht des Bundesrats zur Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz vom 31. März 2021).

Frage 6

Bei vielen Notfällen geht es um Sekunden und Minuten, welche über Tod oder Leben entscheiden. Sollte flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden, werden in den Stosszeiten verschiedene Verkehrsadern noch mehr stocken. Allfällige Rettungseinsätze werden behindert und blockiert. Welche Massnahmen plant der Stadtrat, damit dies nicht geschieht? Wie geht der Stadtrat damit um, dass durch sein Vorhaben bei Rettungseinsätzen die erforderlichen kurzen Zeiten nicht mehr eingehalten werden können und folglich grosser Schaden an Menschen und Objekten entstehen kann? Wir bitten um eine detaillierte Begründung.

Auf dem Strassennetz der Stadt Zürich sind sogenannte Rettungsachsen definiert (verfügbar im öffentlichen Geodaten-Portal der Stadt Zürich). Bei Planungsvorhaben und dem Festlegen neuer Verkehrsregimes ist darauf zu achten, dass der Verkehrsfluss auf diesen Rettungsachsen möglichst nicht beeinträchtigt wird. So ist auf Rettungsachsen nach Möglichkeit auf Verengungen, Schwellen oder Ähnliches zu verzichten, denn solche können das rasche Ausweichen der anderen Verkehrsteilnehmenden behindern.



6/7

Bereits mit den heutigen Höchstgeschwindigkeiten gelingt es Feuerwehr und Rettungsdienst nicht in genügendem Mass, die Zeitvorgabe von 10 Minuten für dringliche Einsätze einzuhalten (vgl. Antwort zu Frage 5). Die Anfahrtswege ab den bestehenden, zentral gelegenen Wachen an der Weststrasse (Wache Süd der Berufsfeuerwehr) und am Neumühlequai (Wache Zentrum der Sanität) sowie von der Wache Flughafen aus sind zu lang. Deshalb plant die Stadt im Norden, Westen und Osten neue, dezentrale Wachen für Feuerwehr und Sanität im Rahmen der Standortstrategie Schutz & Rettung. Diese sind unabhängig von einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 nötig, um im Notfall die Einsatzorte innert zehn Minuten nach der ersten Alarmierung zu erreichen und so die Grundversorgung zu sichern.

Frage 7

Der Stadtrat priorisiert bereits heute den ÖV massgeblich. Welche weiteren Priorisierungen sind für den ÖV künftig noch geplant? Weshalb wird und wurde die künftige Priorisierung nicht schon früher vollumfänglich ausgeschöpft? Welche Auswirkungen hat dies auf die anderen Verkehrsteilnehmer (bitte jeweils detailliert und separat aufgeführt: MIV, Velo, Fussgänger, etc.)?

Der öffentliche Verkehr ist heute an vielen Stellen in der Stadt Zürich priorisiert und verkehrt teilweise auf gesonderten Fahrspuren bzw. ÖV-Trassees. Ein grosser Teil dieser Priorisierungsmassnahmen geht auf das «Zürcher ÖV-Modell» aus den 1970er-Jahren zurück. In letzter Zeit konnten im Bestandsnetz punktuell weitere Priorisierungsmassnahmen umgesetzt werden, etwa die Businfrastruktur auf der Hardbrücke oder die elektronische Busspur in der Hohlstrasse (zwischen Hardplatz und Herdernstrasse). Ausserdem wurden in den letzten Jahren beispielsweise die folgenden Projekte im Zusammenhang mit ÖV-Priorisierung umgesetzt:

- Wehntalerstrasse: Die Zufahrten in Lastrichtung zur Kreuzung Glaubten-/Binzmühlestrasse sowie zum Zehntenhausplatz wurden für die Linie 32 mit Busspuren versehen.
- Birmensdorferstrasse: Die Fahrtrichtung der Busspur der Postauto-Linien wurde umgekehrt, da dort der Bedarf nach ÖV-Priorisierung grösser ist.
- Albisstrasse: Eine Busspur mit anschliessender Schleuse wurde verkürzt und durch eine intelligente Steuerung ersetzt. Voll funktionsfähig wird der gesamte Korridor mit dem Abschluss der Instandsetzung der Zürichstrasse Nord auf Gemeindegebiet Adliswil sein.
- Wallisellenstrasse: Aufgrund des erwarteten Mehrverkehrs als Folge der Einhausung Schwamendingen wurde eine neue Busspur vor dem Hallenstadion eingerichtet. Es handelt sich somit primär um eine Baustellenmassnahme. Ob diese Massnahme auch nach Ende der Baustelle beibehalten wird, ist noch offen.
- Brandschenkestrasse: Der Betrieb der Linie 66 wurde in diesem Abschnitt vor der Einführung von Tempo 30 eingestellt, da hier keine Lösung für die dauerhaften Stauprobleme gefunden werden konnte.

Grössere Verbesserungen der ÖV-Priorisierung, wie etwa neue ÖV-Trassees, sind bei Neubauprojekten geplant (Beispiel Tram Affoltern), ebenso spielen sie bei langfristigen Planungen im Rahmen des ÖV-Zukunftsbilds 2050 eine Rolle (z. B. Verlagerung einzelner Netzabschnitte in Tunnels oder bauliche Aufwertung von ÖV-Achsen).



7/7

Folgende weitere Massnahmen sind derzeit in Prüfung / Planung:

- Rosengartenstrasse: Optimierte Ein- und Ausfahrt zur Haltestelle Rosengartenstrasse in beiden Fahrrichtungen und Busspur in der Zufahrt zum Bucheggplatz. Ziel ist es, sowohl für den Fussverkehr wie auch für die Busse Verbesserungen zu erreichen.
- Binzmühlestrasse Ost: Verschiebung der bestehenden Busspur zwischen Theres-Giehse-Strasse und Jungholzstrasse in Seitenlage sowie zusätzliche Busspur zwischen Birchstrasse und Therese-Giehse-Strasse in Fahrrichtung Bahnhof Oerlikon. Die zu erwartenden Auswirkungen werden aktuell im Rahmen der Vorstudie untersucht.
- Europabrücke: Optimiertes Verkehrsmanagement zur besseren Busbevorzugung. Voraussichtlich kann der Stau (MIV) damit besser über die verfügbaren Stauräume verteilt werden und wird insgesamt nicht zunehmen. Gleichzeitig nehmen die Busbehinderungen ab.
- Langstrasse, Unterführung SBB: Nutzung der Linksabbiegestreifen in beide Fahrrichtungen für den Bus als optimierter Abbiegestreifen.
- Zeltweg: Neue Busspur stadteinwärts zwischen Kreuzstrasse und Merkurstrasse.
- Kornhausbrücke: Neue elektronische Busspur in Mittellage (analog Hohlstrasse). Gleichzeitig wird damit Platz geschaffen für eine eigene Velospur aufwärts und damit das Trottoir dem Fussverkehr zurückgegeben. Ziel sind also hier Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr ohne Nachteile für den ÖV.

Das Augenmerk liegt also auch in näherer Zukunft vor allem auf einer ständigen Weiterentwicklung des ÖV-Systems mit verschiedenen kleineren Massnahmen und Ansätzen, die jedoch in ihrer Gesamtheit die Qualität für die Kundinnen und Kunden sicherstellen und weiter verbessern. Dazu startete die Dienstabteilung Verkehr in Zusammenarbeit mit den VBZ und dem Tiefbauamt Anfang 2020 das Projekt «Verkehrsmanagement Zürich». Damit soll die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich gebietsweise aktualisiert und optimiert werden, wobei auch die Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr zu berücksichtigen sind. Im Rahmen dieses Projekts fanden in den überlasteten Gebieten jeweils in den massgeblichen Abendspitzenstunden Begehungen statt. Im Jahr 2020 wurden die Gebiete Oerlikon, Wiedikon (Korridorstudie Birmensdorf), Witikon und Aussersihl bearbeitet. Punktuell werden überstaute Verkehrsknotenpunkte anders gesteuert, um die wirksame Priorisierung der Linienfahrzeuge aufrechtzuerhalten. Mithilfe eines austarierten Mengengerüsts mit geeigneten Pufferräumen und einer zeitlichen wie auch adaptiven Verkehrsnetzsteuerung werden die Verkehrsströme aktiv geregelt. Für die Wirkungs-, bzw. Erfolgskontrolle werden die VBZ-Messreihen der Linienfahrzeuge, das Verkehrsmonitoring Zürich Nord und diverse Verkehrsbeobachtungen vor Ort verwendet.

Punktuell stösst die Priorisierung des ÖV an Grenzen, um zusätzlichen Anforderungen und den komplexen Wechselwirkungen im Verkehrssystem gerecht zu werden (z. B. Grün- und Räumzeiten für den Fussverkehr, grüne Welle für den Veloverkehr oder die Erhaltung der Kapazität für den MIV). Infolge des dynamischen Verkehrsgeschehens ergeben sich immer wieder veränderte Anforderungen und die ÖV-Priorisierung bleibt eine Daueraufgabe.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti