

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 84. Ratssitzung vom 18. Dezember 2019

2057. 2019/218

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Busbuchten an den Haltestellen auf einspurigen Verkehrsachsen des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zur Ermöglichung von Expresslinien

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegzunehmen.

***Andreas Egli (FDP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1282/2019): Wir haben hier drin lange und breite Klimadebatten mit durchgezogenen Resultaten geführt. Wir haben hier noch eine kleine Restanz, wo etwas korrigiert werden kann, was dort versäumt wurde. Die so genannt grünen Parteien – namentlich die Kolleginnen und Kollegen der SP – haben sich gegen einen Auftrag an den Stadtrat ausgesprochen, dafür zu sorgen, dass der öffentliche Verkehr Fahrplanstabilität hat und sein Tempo und die Verkehrssicherheit erhalten kann. Dieser Fauxpas kann hier im kleinen Bereich korrigiert werden. Kapphaltestellen wurden mehr und mehr aufgehoben. Es wurde der Wunsch geäußert, Mischverkehr von Auto und öV zu machen. Wir haben schon verschiedentlich darüber diskutiert, wie schwierig es für Velofahrer sei, den öV an Kapphaltestellen zu überholen. Die Kapphaltestellen sollen zugunsten von Busbuchten aufgehoben werden. Damit der öV die Pulkführerschaft halten kann, könnte für den MIV eine intelligente Verkehrssteuerung eingesetzt werden. Diese könnte den Verkehr so steuern, dass Velofahrende in diesem Moment geradeaus auf der Velospur weiterfahren könnten. Batteriebetriebene Busse, die nicht mehr an der Oberleitung hängen, könnten zudem auch überholen. Der Bus kann in der Bucht halten, ein Teil der Velofahrenden und der Autos kann vorbeifahren, der Bus kann wieder heraus- und in der Spur weiterfahren. Dies ermöglicht auch hohe, behindertengerechte Einstiegsmöglichkeiten. Gleichzeitig stellen die hohen Randsteine nicht wie bei den Kapphaltestellen ein Problem für die Velofahrenden dar.*

***Hans Jörg Käppeli (SP)** begründet den von Dr. Davy Graf (SP) namens der SP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Die Idee der Busbuchten unterschätzt den riesigen Platzbedarf, insbesondere, wenn sie behindertengerecht sein sollen. Wenn man anstelle der Fahrbahnhaltestellen Buchten machen wollte, müssten Vorgärten und Bäume abgeräumt werden. Zudem wurde im Postulat auf Expresslinien hingewiesen. Bis jetzt gibt es bei der VBZ keine Expresslinien. Wenn Ihr das gut fändet, könntet Ihr das ja mal mit STR Michael Baumer diskutieren und einen Vorstoss dazu machen. Dazu braucht es keine Busbuchten, sondern allenfalls Massnahmen in der Verkehrssteuerung. Das Überholen ist heute übrigens auch mit Trolleybussen kein Problem mehr. Zurzeit plant die VBZ die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80. Das bedeutet aber nicht mehr durchgehende Fahrleitungen. Heute haben diese Trolleybusse*

2 / 3

leistungsfähige Batterien. Dieser Vorstoss zielt nicht darauf ab, den öV zu beschleunigen. Einen Bus in eine Bucht hinein- und hinauszufahren benötigt wesentlich mehr Zeit, als an einer Fahrbahnhaltestelle anzuhalten und wieder weiterzufahren. Ich gehe davon aus, dass dieser Vorstoss eigentlich den MIV bevorzugen möchte. Wir lehnen ihn deshalb ab.

Weitere Wortmeldungen:

Res Marti (Grüne): *Es ist relativ einfach zu erklären, warum die Buslinie 46 nicht pünktlich ist. Der Bus steht schlicht und einfach im Stau. Wie die FDP mit einem Expressbus diesen Stau umfahren möchte, ist mir schleierhaft. Dieses Vorhaben ist unrealistisch. Natürlich könnte mit Busbuchten der Expressbus den regulären Bus überholen. Dann steht der Expressbus eine Buslänge voraus im Stau, der Zug am HB ist dann aber trotzdem schon abgefahren. Noch schlimmer ist die Situation für den regulären Bus. Dieser steht nicht nur weiter hinten im Stau, sondern wird auch noch in der Busbucht vom gesamten Stau überholt, statt dass sich die Strasse für den Bus die nächsten 200 Meter entleert hätte. Andreas Egli (FDP), Kapphaltestellen für Busse sind für Velofahrende kein Problem. Das Problem besteht einzig beim Tram, weil dort der Platz zwischen der Tramschiene und der hohen Kante schmal ist. Wir lehnen den Vorstoss ab.*

Andreas Egli (FDP): *Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie uns erst einmal unterstellen, dass wir grundsätzlich den MIV bevorzugen wollen. Dann haben Sie vermutlich nicht den ganzen Text gelesen. Wir haben nach Rücksprache mit der VBZ erklärt, dass mit einer intelligenten Verkehrssteuerung die Pulkführerschaft gehalten werden kann. Dieses System funktioniert. Dass die Buslinie 46 im Stau steht, rührt vom vermehrten Mischverkehr von Auto und Bus her, weil 1,80 Meter für die Velofahrbahn gebraucht wurden. Das Problem wird aber nicht gelöst, indem überall Kapphaltestellen gemacht werden. Wenn ein Bus vollbesetzt ist, haben die Leute mehr und mehr Mühe, einzusteigen. Dahinter stauen sich dann leere Busse, die keine Möglichkeit haben, zu überholen. Es ist unrealistisch, dass irgendwo auf der normalen Strecke der Linie 46 ein Bus den andern überholen kann. Dafür bräuchte es eben genau solche Busbuchten. Es geht nicht darum, dies in Serie und überall umzusetzen, sondern darum, dass geprüft wird, wo die Möglichkeit dafür bestünde. Es soll verhindert werden, dass ein Grossteil der Leute auf nachkommende Busse umsteigen muss, weil das Fahrzeug, in dem sie sich befinden so viel Verspätung hat, dass es aus dem Verkehr gezogen wird. Sie wollen einmal mehr nichts für mehr Fahrplanstabilität tun. Die FDP wird wohl bald die letzte Partei in Zürich sein, die sich wirklich für den öV einsetzt.*

Das Postulat wird mit 36 gegen 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

3 / 3

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat