

22. August 2018

Schriftliche Anfrage

von Ann-Catherine Nabholz (glp)
und Sven Sobernheim (glp)

Gemäss Medienmitteilung vom 21. März 2018 hat der Stadtrat den Bau einer elektronischen Busspur zwischen der Hard- und Duttweilerbrücke bewilligt. Mit dieser Priorisierung des öffentlichen Verkehrs soll die Fahrplanstabilität der Buslinie 31 verbessert werden. Dieselbe Buslinie 31 hat auch auf weiteren Streckenabschnitten (z.B. Zeltweg, Witikonstrasse) aufgrund des Mischverkehrs (MIV/ÖV) bzw. des hohen Verkehrsaufkommens Mühe, während den Hauptverkehrszeiten den Fahrplan einhalten zu können. Andere Buslinien (bspw. 80) sind freilich vom gleichen Problem betroffen. Eigene Busspuren sind in Bereichen, in denen zu Hauptverkehrszeiten ein hohes Verkehrsaufkommen besteht, ein zweckmässiges Mittel, um die Fahrplansicherheit zu gewähren. Neue Techniken (Elektronische Busspuren, Smart Traffic Management System, etc.) ermöglichen zudem Busbeschleunigungsmassnahmen, an Orten wo der zusätzliche Raumbedarf für eine eigene Busspur fehlt.

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

1. Wie beurteilt der Stadtrat den Einfluss des aktuellen MIV-Aufkommens auf die Fahrplansicherheit von öffentlichen Verkehrsträgern ohne eigenen Verkehrsraum?
2. Welche neuralgischen Punkte führen bereits heute zu Verspätungen infolge Mischverkehr? Wurden an diesen Orten bauliche Massnahmen oder infolge Platzmangel neuere Massnahmen, wie die Elektronische Busspur, geprüft? Welche Erkenntnisse liegen vor?
3. Werden aktuell neue Techniken (wie z.B. Smart Traffic Management System) evaluiert? Falls ja: Welche Erkenntnisse liegen vor? Falls nein: Was spricht gegen die Einführung solcher neuen Mittel?
4. Wurde das Kostenverhältnis zwischen traditionellen Massnahmen (zusätzliche Fahrzeuge) und den o.g. neuen Techniken geprüft? Welche Erkenntnisse liegen vor?
5. Werden solche Massnahmen auch bei der Planung von Baustellen, welche die Fahrplanstabilität von Buslinien gefährden, in Erwägung gezogen?
6. Können die Ziele der VBZ-Netzentwicklungsstrategie insbesondere bezüglich ausreichender Kapazitäten und prognostizierten Verkehrsaufkommens ohne klare Privilegierung in der Flächenaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums erfüllt werden?
7. Was spricht für bzw. gegen eine strategische und konsequente Bevorzugung der Flächenaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums, um die hohen Beförderungskapazitäten des ÖV im Vergleich zum MIV zu optimieren?



