



Beschluss des Stadtrats

vom 15. Juli 2021

GR Nr. 2021/80

Nr. 785/2021

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Simone Brander betreffend Lärmsanierung an der Quelle durch Einführung von Tempo 30, Schätzung der Kosten für die bisher nicht umgesetzte Lärmsanierung, Zeitverluste für den öffentlichen Verkehr an der Nord- und Ottenbergstrasse und mögliche Folgen für die Quartierbuslinie 38, Beurteilung der Strategie des ZVV sowie mögliche Kompensationen durch eine konsequentere ÖV-Bevorzugung

Am 3. März 2021 reichten Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) und Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/80, ein:

Ein wichtiges Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltthema in der Stadt Zürich ist die starke Belastung der Bevölkerung durch Strassenlärm. Obwohl die Bevölkerung eigentlich seit über 30 Jahren vor schädlichen und lästigen Strassenlärm geschützt werden muss, was in den entsprechenden Immissionsgrenzwerten der Lärmschutzverordnung ausgedrückt wird, sind immer noch rund 140'000 BewohnerInnen der Stadt Zürich von übermässigem Strassenlärm betroffen. Bei rund 110'000 BewohnerInnen sind noch keinerlei Massnahmen an der Quelle ergriffen worden, obwohl die Lärmschutzverordnung seit Jahrzehnten genau das verlangt. Wie Medienberichten zu entnehmen ist, sei der ZVV nicht bereit, bei einer neu eingeführten Tempo 30-Strecke an der Höngger- und Limmattalstrasse und einer geplanten Tempo 30-Strecke an der Nord- und Ottenbergstrasse die möglicherweise anfallenden Mehrkosten für den Betrieb der Linien 13 und 46 zu übernehmen. Dafür stehe gemäss einem Stadtratsbeschluss die Einstellung der Quartierbuslinie 38 zur Diskussion.

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

1. Gibt es Schätzungen, welche Kosten in welchen Bereichen (Gesundheit, Sicherheit, Lärmschutzfenster, etc.) durch die bisher verschleppte Lärmsanierung an der Quelle in der Stadt Zürich angefallen sind?
2. Mit welchen Zeitverlusten ist bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h aufgrund effektiv gemessenen tieferen Geschwindigkeiten (v85) an der Nordstrasse/Ottenbergstrasse zu rechnen? Gibt es wegen dieser Geschwindigkeitsreduktion so genannten Sprungkosten, d. h. weshalb muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden? Mit welchen zusätzlichen Kosten wird für diesen Streckenabschnitt gerechnet? Wann wird Tempo 30 an der Nordstrasse/Ottenbergstrasse umgesetzt? Welchen Mehraufwand haben die schon rechtskräftig signalisierten Tempo 30-Abschnitte an der Nordstrasse und Rousseaustrasse, östlich der Rosengartenstrasse, verursacht? Musste dafür ein zusätzliches Fahrzeug angeschafft werden? Wurden die Kosten vom ZVV übernommen?
3. Aufgrund des Stadtratsbeschlusses 159/2021 stellt nun die Einstellung des Busses 38 als Kompensation von Kosten zur Diskussion. Weshalb gerade diese Buslinie ausgewählt werden soll, kann nicht nachvollzogen werden. Wie und aufgrund welcher Kriterien kam der Vorschlag zur Einstellung der Linie 38 zustande? Wer entscheidet über die Einstellung von Linien oder Angeboten?
4. Im Akustischen Projekt zur Lärmsanierung an der Hönggerstrasse/Limmattalstrasse wurde ausgesagt, dass Tempo 30 zu einer Fahrplaninstabilität führen könne, welche «möglicherweise» Zusatzkosten für den ÖV verursachen werde. Mit welchen Zeitverlusten ist zu rechnen? Gibt es wegen dieser Geschwindigkeitsreduktion so genannte Sprungkosten, d. h. muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden? Mit welchen zusätzlichen Kosten wird für diesen Streckenabschnitt gerechnet?



2/14

5. Der Zürcher Kantonsrat hat am 10. Februar 2020 beim Beschluss über die ZVV-Strategie explizit beschlossen, dass die behinderungsfreie Fahrt der Busse nicht nur unter dem Vorbehalt angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden stehen soll, sondern neu der Lärmschutz und die Verkehrssicherheit explizit auch berücksichtigt werden müssen. Wie beurteilt der Stadtrat von Zürich die Haltung des ZVV, höhere Betriebskosten aufgrund der lärmrechtlichen Sanierung von Strassen nicht berücksichtigen zu wollen?
6. Vom ZVV wird dahingehend argumentiert, dass der Lärmschutz nicht über der Wettbewerbsfähigkeit stehe. Welche Interessen gewichtet der Stadtrat von Zürich höher: die Wettbewerbsfähigkeit einer öV-Unternehmung oder den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit eines grossen Teils der Stadtzürcher Bevölkerung?
7. Im Verkehrsrat, dem Aufsichtsgremium des Zürcher Verkehrsverbundes, sitzt der Sozialvorsteher Raphael Golta. Wie vertritt Stadtrat Golta die Interessen des Gesamtstadtrates im Verkehrsrat? Werden die Themen des Verkehrsrates in Stadtratssitzungen diskutiert, gibt es andere Vorbereitungssitzungen oder ähnliches, damit Stadtrat Golta die Interessen des Stadtrates vertreten kann? Welche Interessen gewichtet Raphael Golta höher: die Wettbewerbsfähigkeit einer öV-Unternehmung oder den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit eines grossen Teils der Stadtzürcher Bevölkerung?
8. In der Antwort auf die Interpellation 2018/494 führte der Stadtrat aus, dass bisher noch keine höheren Kosten durch die Einführung von Tempo 30 entstanden seien. Dies im Gegensatz zu höheren Betriebskosten von 21.5 Millionen Franken pro Jahr und höhere Investitionskosten von 138 Millionen Franken, die infolge Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr und Eigenbehinderungen des öffentlichen Verkehrs verursacht werden. Sind seit der Beantwortung der schriftlichen Anfrage Kosten durch die Einführung von Tempo 30 entstanden? Wurde die Abgeltung dieser höheren Kosten durch den ZVV verweigert?
9. Medienberichte, Aussagen des ZVV, aber auch der Stadtratsbeschluss 159 vom 11. Februar 2021 suggerieren, dass der ZVV keine zusätzlichen Mittel für zusätzliche Kursfahrzeuge und deren Folgekosten aufgrund von Massnahmen im Strassenraum (z. B. Tempo 30) zur Verfügung stellen wolle. Damit verweigert der ZVV die Umsetzung eines seit Jahrzehnten bestehenden Auftrags des Bundes, die Bevölkerung vor schädlichem und lästigem Strassenverkehrslärm mit Massnahmen an der Quelle zu schützen. Ist der Stadtrat bereit, gegen eine allfällige Verweigerung der Kostenübernahme durch den ZVV rechtlich vorzugehen?
10. Im Januar 2020 kündigten TAZ, DAV und VBZ an, ihre Zusammenarbeit zur öV-Bevorzugung so zu verstärken, dass in Zusammenarbeit mit den VBZ Schwachstellen an einzelnen Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen, an VBZ-Linien und an Abschnitten auf Mischverkehr untersucht werden. Im Januar 2020 planten die Dienstabteilungen die zehn dringendsten Örtlichkeiten und zwei Linien zu analysieren und mit abgestimmten Anpassungsvorschlägen umzusetzen. Der Massnahmenerfolg wird mit einer Qualitätsspinne kontrolliert. Wurden die im Januar 2020 geplanten Arbeiten inzwischen durchgeführt? Welche Resultate ergaben die Massnahmen für die zehn dringendsten Örtlichkeiten und die zwei untersuchten Linien? Bitte die Ergebnisse pro Örtlichkeit und Linie ausweisen.
11. Wie wirken sich diese durchgeführten öV-Bevorzugungsmassnahmen auf allfällige Zusatzkosten durch eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten (v85) aus?
12. Ergibt sich durch eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h durch Reduktion von Bremsmanövern und Beschleunigungen eine Verstetigung des Verkehrsflusses? Hat diese allenfalls einen positiven Effekt auf die Kapazität für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sowie des MIV?
13. An welchen weiteren Örtlichkeiten und entlang welcher VBZ-Linien besteht weiterhin Handlungsbedarf, um den öV zu bevorzugen? Mit welchem Zeitplan werden diese Arbeiten angegangen?
14. Wie hoch sind die Kosten, die durch die konsequentere öV-Bevorzugung im vergangenen Jahr eingespart werden konnten?
15. Wie hoch sind die Kosten, die schätzungsweise durch die konsequentere öV-Bevorzugung durch die weiteren geplanten Arbeiten eingespart werden können?
16. Wie können durch die weiteren geplanten Arbeiten zur öV-Bevorzugung allfällige Zusatzkosten aufgrund Temporeduktionen vermieden werden?
17. Schon in der Vergangenheit wurden von der Stadt Zürich Massnahmen zur Effizienzsteigerung des öV-Systems vorgenommen (z. B. elektronische Busspur Hohlstrasse, separate Busspur auf der Hardbrücke



3/14

vor der Röschibachstrasse, evtl. weitere). Welche Auswirkungen hatten diese Massnahmen auf die Effizienz des öffentlichen Verkehrs und konnten damit Kosten eingespart werden? Wurden diese Massnahmen von der Stadt Zürich oder vom ZVV getragen? Falls diese Massnahmen von der Stadt Zürich getragen wurden, wurden diese Investitionskosten in irgendeiner Form vom ZVV honoriert?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Gibt es Schätzungen, welche Kosten in welchen Bereichen (Gesundheit, Sicherheit, Lärmschutzfenster, etc.) durch die bisher verschleppte Lärmsanierung an der Quelle in der Stadt Zürich angefallen sind?

Die Kosten und der Nutzen von Lärmsanierungsmassnahmen fallen in sehr unterschiedlichen Bereichen an (z. B. eingesparte Gesundheitskosten und Mietzinsausfälle gegenüber Lärmschutzfenstern und Reisezeitkosten). Daher kommen sehr unterschiedliche Normen und Berechnungsansätze zur Anwendung, was die Zahlen untereinander schwer vergleichbar macht. Eine Kostenschätzung für die Stadt Zürich oder einzelne Strassen gibt es nicht.

Frage 2

Mit welchen Zeitverlusten ist bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h aufgrund effektiv gemessenen tieferen Geschwindigkeiten (v85) an der Nordstrasse/Ottenbergstrasse zu rechnen? Gibt es wegen dieser Geschwindigkeitsreduktion so genannten Sprungkosten, d. h. weshalb muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden? Mit welchen zusätzlichen Kosten wird für diesen Streckenabschnitt gerechnet? Wann wird Tempo 30 an der Nordstrasse/Ottenbergstrasse umgesetzt? Welchen Mehraufwand haben die schon rechtskräftig signalisierten Tempo 30-Abschnitte an der Nordstrasse und Rousseaustrasse, östlich der Rosengartenstrasse, verursacht? Musste dafür ein zusätzliches Fahrzeug angeschafft werden? Wurden die Kosten vom ZVV übernommen?

In der Nord- und Ottenbergstrasse, zwischen Rosengartenbrücke und Schwert, muss pro Umlauf (d. h. Summe beider Richtungen) im Median mit einem Zeitverlust von 85 Sekunden zu den Hauptverkehrszeiten und 90 Sekunden in den übrigen Zeiten gerechnet werden. Der Unterschied rührt daher, dass wegen des Verkehrsaufkommens in der Hauptverkehrszeit die niedrigere Höchstgeschwindigkeit weniger ins Gewicht fällt. Diese Medianverlustzeit ist massgebend für die Berechnung der Folgekosten im öV. Im 84 %-Perzentil (jede 6. Fahrt) muss mit 113 Sekunden in der Hauptverkehrszeit und mit 117 Sekunden während der übrigen Zeiten gerechnet werden.

Da aufgrund dieser Fahrzeitverlängerung die Wendezeiten nicht mehr ausreichen, kann das bestehende Angebot mit der gleichen Anzahl Fahrzeuge nicht mehr eingehalten werden. Die Wendezeiten dienen einerseits der Pause für das Fahrpersonal (personalrechtlich gefordert) und der Sicherstellung der Pünktlichkeit (keine Verschleppung von Verspätungen).

Da auch in der Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher Kurs eingesetzt werden muss, ist die Beschaffung eines zusätzlichen Fahrzeugs im Bestand der VBZ notwendig. Aus dieser Investition und den betrieblichen Aufwendungen entstehen gesamthafte Mehrkosten von rund Fr. 550 000.– pro Jahr.



4/14

Der ZVV hat für das Fahrplanverfahren 2022/23 vorgegeben, dass keine Mittel für zusätzliche Fahrzeuge, die auf Grund von Massnahmen im Strassenraum (z. B. Tempo 30) notwendig werden, zur Verfügung stehen. Die VBZ standen deshalb vor der Wahl, den Takt bei der Linie 46 auszudünnen oder die ungedeckten Mehrkosten an anderer Stelle zu kompensieren. Da auf der Linie 46 deutlich mehr Fahrgäste betroffen wären bzw. da sich bei einer Taktausdünnung deutliche Überlastungen einzelner Kurse ergeben würden, wurde die Einstellung der Linie 38 ins Auge gefasst (zur Begründung siehe die Antwort zu Frage 3).

Damit der heutige Fahrplankontakt auf der Linie 46 beibehalten werden kann, ist eine Umsignalisierung an der Nordstrasse/Ottenbergstrasse von Tempo 50 auf Tempo 30 erst dann möglich, wenn das zusätzliche Fahrzeug einsatzbereit ist. Der dafür notwendige zusätzliche Gelenkrolleybus wird derzeit beschafft. Die Umsignalisierung erfolgt zum Zeitpunkt seines Einsatzes, da sonst der Fahrplankontakt nicht eingehalten werden kann.

Die heute bereits umgesetzten Tempo 30-Abschnitte östlich der Rosengartenstrasse sowie zwischen Meierhofplatz und Wieslergasse haben für sich allein betrachtet noch kein zusätzliches Fahrzeug erforderlich gemacht. Hier zeigt sich aber exemplarisch, dass die isolierte Betrachtung einzelner Streckenabschnitte nicht zielführend ist und stattdessen eine Gesamtbetrachtung über grössere Teile des öV-Netzes notwendig ist. Im Falle der Linie 46 ist es tatsächlich so, dass mit den bestehenden Wendezeiten die Tempo 30-Abschnitte an der Nordstrasse und Rousseaustrasse gerade noch aufgefangen werden konnten (wenn auch zulasten der Zuverlässigkeit, da die Zeitreserven zum Abbauen von Verspätungen an den Endhaltestellen geschrumpft sind). Die nun folgenden zusätzlichen Tempo 30-Abschnitte auf der Nord- und Ottenbergstrasse bringen das System hingegen zum Kippen. Es kann also nicht gesagt werden, dass die oben erwähnten Folgekosten (bzw. die Einstellung der Linie 38) alleine den neuen Tempo 30-Abschnitten zuzuschreiben wären – vielmehr ist es die schrittweise Wegnahme von Zeitreserven, die, wenn diese aufgebraucht sind, zu Sprungkosten führt. Aus diesem Grund ist es auch wenig sinnvoll, in einer isolierten Betrachtung nur für einzelne Strassenabschnitte die eingetretenen Mehrkosten anzugeben, worum z. B. in der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2021/114 ersucht wird.

Frage 3

Aufgrund des Stadtratsbeschlusses 159/2021 stellt nun die Einstellung des Busses 38 als Kompensation von Kosten zur Diskussion. Weshalb gerade diese Buslinie ausgewählt werden soll, kann nicht nachvollzogen werden. Wie und aufgrund welcher Kriterien kam der Vorschlag zur Einstellung der Linie 38 zustande? Wer entscheidet über die Einstellung von Linien oder Angeboten?

Der ZVV hat an der Regionalen Verkehrskonferenz vom 16. November 2020 festgehalten, dass für die Finanzierung von Tempo 30-Massnahmen keine Mittel zur Verfügung stehen (das Protokoll der Regionalen Verkehrskonferenz vom 16. November 2020 ist öffentlich und hier abrufbar: https://www.stadt-zuerich.ch/dib/de/index/oeffentlicher_verkehr/regionale-verkehrskonferenz-zuerich.html). Solange die VBZ keine zusätzlichen Mittel erhältlich machen können, sind sie gezwungen, die Kosten von Tempo 30 durch Angebotsabbauten zu kompensieren. Auch in Zukunft müssen im Zuge der Strassenlärmsanierung weitere Angebotseinschränkungen im Netz der VBZ ins Auge gefasst werden, solange keine Aufstockung der finanziellen Mittel erfolgt.



5/14

Grundsätzlich wäre es denkbar, das öV-Angebot jeweils direkt auf den durch Tempo 30 betroffenen Linien zu reduzieren. Dies würde sich jedoch doppelt negativ auf die betroffenen Fahrgäste auswirken, da diese Fahrgäste längere Reisezeiten bei gleichzeitigem Angebotsabbau hinnehmen müssten. Ausserdem wäre es mit diesem Ansatz nicht möglich, die Angebotsabbauten derart zu steuern, dass sie insgesamt möglichst wenige Fahrgäste betreffen. Hinzu kommt, dass die finanziellen Abgeltungen des ZVV an die Verkehrsunternehmen direkt an Qualitätsbeurteilungen geknüpft sind. Wird die Angebotsqualität der VBZ in der verbundweiten Qualitätsmessung schlechter beurteilt, sinkt wiederum die Abgeltung, womit erneut weniger Geld zur Verfügung stünde und ein Teufelskreis entstünde.

Aus diesen Gründen steht für die VBZ ein möglichst objektiver, auf Kriterien basierter Ansatz für die Kompensation der Mehrkosten aus Tempobeschränkungen im Fokus. Dabei wurden folgende Prinzipien definiert:

1. Keine Problemverlagerung durch Tempo 30-Kompensationen auf andere Linien. Durch die Kompensationsmassnahmen sollen möglichst keine weitergehenden Qualitätseinbussen entstehen. Würde man die Mehrkosten direkt auf der durch die Tempobeschränkung betroffenen Linie kompensieren, wären – wie bereits oben erwähnt – neben der verlängerten Reisezeit oft weitere Qualitätseinbussen zu befürchten. Würde beispielsweise auf der heute schon stark belasteten Linie 46 in der Hauptverkehrszeit der Takt ausgedünnt (damit kein zusätzliches Fahrzeug angeschafft werden muss), so hätten die Fahrgäste auf dieser Linie nicht nur längere Reisezeiten und einen dünneren Fahrplankontakt in Kauf zu nehmen, es entstünden auch Kapazitätsengpässe und vermehrte Überlastungen, die wiederum zu Verspätungen, Paketbildung, Unregelmässigkeiten im Betriebsablauf und zu einer sinkenden Pünktlichkeit führen würden. Ebenso wurde festgelegt, dass die Tempo 30-Kompensationsmassnahmen möglichst keine negativen Auswirkungen auf das übrige Liniennetz schaffen sollen. Dies wäre insbesondere der Fall, wenn auf einzelnen Linien isoliert Taktveränderungen vorgenommen würden, wodurch Linienüberlagerungen nicht mehr funktionieren und aufeinander abgestimmte Anschlüsse wegen abweichenden Taktmustern nicht mehr gewährleistet werden können.
2. Tempo 30-Kompensationsmassnahmen sollen möglichst wenige Kundinnen und Kunden tangieren. Das Angebot wird (in räumlicher und zeitlicher Hinsicht) dort abgebaut, wo möglichst wenig Fahrgäste davon betroffen sind. Dabei dürfen keine Erschliessungslücken gemäss § 4 Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung, LS 740.3) entstehen, und die wirtschaftliche Situation (der Kostendeckungsgrad von Linien) ist zu berücksichtigen.

Da auf Abschnitten der Tramlinie 13 und der Trolleybuslinie 46 die Einführung von Tempo 30 beschlossen wurde, ohne dass die notwendigen Mittel für den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen bereitstehen, müssen die Mehrkosten gemäss den obigen Überlegungen kompensiert werden. Die VBZ waren sich von Anfang an bewusst, dass die Einstellung der Linie 38 Nachteile mit sich bringt. Eine Taktausdünnung auf den wichtigen Hauptlinien 13 und 46 kam jedoch insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten noch weniger in Frage. Es bleibt festzuhalten, dass durch den Entfall der Linie 38 keine Erschliessungslücke gemäss Angebotsverordnung entsteht. Die Linien 13, 46 und 69 decken das Gebiet vollständig ab. Ausserdem ist die Quartierbuslinie 38 mit einem Kostendeckungsgrad von rund 21 Prozent am unteren Ende der Wirtschaftlichkeit von öV-Linien im Verkehrsgebiet angesiedelt.



6/14

Der abschliessende Entscheid über die Einstellung der Linie 38 wird durch den Verkehrsrat des Kantons Zürich auf Antrag der Regionalen Verkehrskonferenz Zürich (RVKZ) gefällt (siehe dazu auch Antwort zu Frage 9). Das Verfahren wurde an der Sitzung der RVKZ vom 16. November 2020 detailliert erläutert.

Frage 4

Im Akustischen Projekt zur Lärmsanierung an der Hönggerstrasse/Limmattalstrasse wurde ausgesagt, dass Tempo 30 zu einer Fahrplaninstabilität führen könne, welche «möglicherweise» Zusatzkosten für den ÖV verursachen werde. Mit welchen Zeitverlusten ist zu rechnen? Gibt es wegen dieser Geschwindigkeitsreduktion so genannte Sprungkosten, d. h. muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden? Mit welchen zusätzlichen Kosten wird für diesen Streckenabschnitt gerechnet?

Die Verlustzeiten der Tramlinie 13 aufgrund der Temporeduktionen auf der Höngger- und der Limmattalstrasse zwischen Wipkingerplatz und Schwert betragen pro Fahrzeugumlauf 51 Sekunden in der Hauptverkehrszeit bzw. 49 Sekunden in der übrigen Zeit (wegen des Eigentrassees an kritischen Stellen fallen die Zeitunterschiede bei verschiedenem Verkehrsaufkommen weniger ins Gewicht als z. B. bei der Linie 46 [Antwort zu Frage 1]). Die Fahrzeitverlängerung bewirkt, dass auf der Linie 13 zu gewissen Tageszeiten ein zusätzlicher Kurs eingesetzt werden muss.

Zu den Hauptverkehrszeiten, während der ein höherer Fahrzeugbedarf besteht, stehen für die Linie 13 momentan noch genügend Wendezeiten zur Verfügung. Deshalb kann der zusätzliche Kurs in den Nebenverkehrszeiten tagsüber oder am Wochenende gemäss aktuellem Fahrplanentwurf mit dem bestehenden Fahrzeugbestand abgedeckt werden, und es muss im Fall der Linie 13 momentan noch kein zusätzliches Fahrzeug beschafft werden. Die betrieblichen Mehrkosten dafür belaufen sich dennoch auf rund Fr. 280 000.– pro Jahr, um den heutigen Takt beizubehalten.

Durch die Verkürzung der Wendezeiten schwinden aber auch in den Hauptverkehrszeiten die Reserven, und es wird mit vermehrten Unregelmässigkeiten und häufigeren Verspätungen gerechnet werden müssen. Ausserdem muss damit gerechnet werden, dass die Anschlussgewährleistung von und zu den Bussen im Frankental verschlechtert wird.

Auf der Linie 13 kumulieren sich dabei die bereits bestehenden Stauprobleme am Meierhofplatz und die neu aufgetretenen Behinderungen durch den unlängst umgesetzten, zusätzlichen Mischverkehrsabschnitt zwischen Wartau und Winzerstrasse mit einer nun zu erwartenden Verkürzung der Wendezeit. Ebenso tritt durch den Wegfall von Zeitreserven in den Hauptverkehrszeiten in Zukunft schneller der Fall ein, dass bei weiteren Tempobeschränkungen auf dem übrigen Linienweg auch in den Hauptverkehrszeiten ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss, was entsprechende Sprungkosten mit sich bringen würde.

Frage 5

Der Zürcher Kantonsrat hat am 10. Februar 2020 beim Beschluss über die ZVV-Strategie explizit beschlossen, dass die behinderungsfreie Fahrt der Busse nicht nur unter dem Vorbehalt angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden stehen soll, sondern neu der Lärmschutz und die Verkehrssicherheit explizit auch berücksichtigt werden müssen. Wie beurteilt der Stadtrat von Zürich die Haltung des ZVV, höhere Betriebskosten aufgrund der lärmrechtlichen Sanierung von Strassen nicht berücksichtigen zu wollen?



7/14

In den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie) werden die Stossrichtungen für das Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur festgelegt. Attraktive Reisezeiten im öV und die behinderungsfreie Fahrt der Busse sind sowohl dem ZVV als auch dem Stadtrat ein wichtiges Anliegen. Diese Ziele sind laut der ZVV-Strategie unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit und der angemessenen Leistungsfähigkeit zu verfolgen.

Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die für Angebotsmassnahmen zur Verfügung stehenden Mittel durch den Kantonsrat bisher nicht erhöht wurden und dass sich die wirtschaftliche Situation des ZVV seit dem entsprechenden Kantonsratsbeschluss vom 10. Februar 2020 aufgrund der globalen Corona-Pandemie massgeblich verschlechtert hat. Dies wird dadurch verschärft, dass die zur Verfügung stehenden Mittel an die nominale Wirtschaftsentwicklung gebunden sind, die im letzten Jahr nicht positiv verlaufen ist.

Der Stadtrat bedauert, dass der ZVV keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung stellt. Der Stadtrat stellt aber ebenso fest, dass der ZVV durch die drastischen Einnahmeausfälle aufgrund der Corona-Pandemie gezwungen ist, praktisch alle beantragten Angebotsausbauten im Verbundgebiet zu stoppen.

Frage 6

Vom ZVV wird dahingehend argumentiert, dass der Lärmschutz nicht über der Wettbewerbsfähigkeit stehe. Welche Interessen gewichtet der Stadtrat von Zürich höher: die Wettbewerbsfähigkeit einer öV-Unternehmung oder den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit eines grossen Teils der Stadtzürcher Bevölkerung?

Der Stadtrat eruiert im Rahmen des Projekts 3. Etappe Strassenlärmsanierung die Strecken, auf denen Tempo 30 umgesetzt werden kann. Dabei sollen stadtweit die gleichen Kriterien angewandt werden. Neben dem Lärmschutz sollen beispielsweise die Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr berücksichtigt und beurteilt werden. Zudem soll ein plausibles, nachvollziehbares Verkehrsregime für die ganze Stadt definiert werden. Es können nicht einzelne Kriterien gegen andere ausgespielt werden, sondern es ist stets das Gesamtgefüge zu berücksichtigen. Die Wettbewerbsfähigkeit eines öV-Unternehmens steht dabei nicht im Fokus.

Frage 7

Im Verkehrsrat, dem Aufsichtsgremium des Zürcher Verkehrsverbundes, sitzt der Sozialvorsteher Raphael Golta. Wie vertritt Stadtrat Golta die Interessen des Gesamtstadtrates im Verkehrsrat? Werden die Themen des Verkehrsrates in Stadtratssitzungen diskutiert, gibt es andere Vorbereitungssitzungen oder ähnliches, damit Stadtrat Golta die Interessen des Stadtrates vertreten kann? Welche Interessen gewichtet Raphael Golta höher: die Wettbewerbsfähigkeit einer öV-Unternehmung oder den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit eines grossen Teils der Stadtzürcher Bevölkerung?

Die Stadt stellt gemäss § 14 Abs. 1 Personenverkehrsgesetz (PVG, LS 740.1) eines von neun Mitgliedern des Verkehrsrats. Die städtische Vertretung, die aktuell durch den Sozialvorsteher wahrgenommen wird, vertritt nicht die Interessen einer einzelnen öV-Unternehmung, sondern die Interessen der Stadt im Verkehrsrat.

Da die Sitzungen des Verkehrsrats gemäss § 14 Abs. 3 PVG nicht öffentlich sind, können die konkreten Entscheide des Verkehrsrats nicht vorgängig im Stadtrat diskutiert werden.



8/14

Die städtischen Interessen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs sowie den Gesundheitsschutz und die Verkehrssicherheit werden hingegen im Stadtrat – unabhängig von anstehenden Entscheiden des Verkehrsrates – regelmässig thematisiert. Dies erlaubt es dem städtischen Vertreter, die Anliegen des Stadtrats in den Verkehrsrat zu tragen und diese darin auch zu vertreten.

Frage 8

In der Antwort auf die Interpellation 2018/494 führte der Stadtrat aus, dass bisher noch keine höheren Kosten durch die Einführung von Tempo 30 entstanden seien. Dies im Gegensatz zu höheren Betriebskosten von 21.5 Millionen Franken pro Jahr und höhere Investitionskosten von 138 Millionen Franken, die infolge Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr und Eigenbehinderungen des öffentlichen Verkehrs verursacht werden. Sind seit der Beantwortung der schriftlichen Anfrage Kosten durch die Einführung von Tempo 30 entstanden? Wurde die Abgeltung dieser höheren Kosten durch den ZVV verweigert?

Mit der kreisweisen Strassenlärmsanierung (1. Welle) wurden nur Strassenabschnitte umsignalisiert, die beim öffentlichen Verkehr keine Mehrkosten ausgelöst haben. Seit der Antwort auf die Interpellation GR Nr. 2018/494 sind auf der Linie 72 zusätzliche Kosten in Höhe von Fr. 663 367.– pro Jahr entstanden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde die neue Linienführung in Richtung Morgental via Zurlindenstrasse mit der Bedienung der neuen Haltestelle Hertersteg umgesetzt. Da gleichzeitig in der Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse Tempo 30 eingeführt wurde, musste gegenüber der ursprünglichen Planung ein zusätzliches Fahrzeug in den Regelbetrieb aufgenommen werden. Dieses Fahrzeug wurde vom ZVV ausnahmsweise finanziert, da sonst unmittelbar und ausserhalb des Fahrplanverfahrens eine Fahrplanausdünnung hätte vorgenommen werden müssen. Dabei hat der ZVV aber mit Schreiben vom 2. Dezember 2019 an die VBZ festgehalten, dass künftig betrieblich notwendige Anpassungen und Zusatzkosten im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 nur noch im ordentlichen Fahrplanverfahren genehmigt werden und zulasten des öV-Angebots in der betreffenden Region gehen.

Frage 9

Medienberichte, Aussagen des ZVV, aber auch der Stadtratsbeschluss 159 vom 11. Februar 2021 suggerieren, dass der ZVV keine zusätzlichen Mittel für zusätzliche Kursfahrzeuge und deren Folgekosten aufgrund von Massnahmen im Strassenraum (z. B. Tempo 30) zur Verfügung stellen wolle. Damit verweigert der ZVV die Umsetzung eines seit Jahrzehnten bestehenden Auftrags des Bundes, die Bevölkerung vor schädlichem und lästigem Strassenverkehrslärm mit Massnahmen an der Quelle zu schützen. Ist der Stadtrat bereit, gegen eine allfällige Verweigerung der Kostenübernahme durch den ZVV rechtlich vorzugehen?

Der ZVV hat im Rahmen der Vorstellung der Vorgaben des Fahrplanverfahrens 2022/23 am 16. November 2020 an der Sitzung der RVKZ angekündigt, dass für zusätzliche Fahrzeuge, die aufgrund von Massnahmen im Strassenraum wie z. B. für Tempo 30 notwendig werden, keine Mittel zur Verfügung stehen. Am 17. Mai 2021 hat die RVKZ entschieden, wie die eingegangenen Begehren aus der Fahrplanaufgabe im Fahrplan 2022/2023 berücksichtigt werden. Darunter waren auch Begehren zum Erhalt der Linie 38, teilweise über die Nichteinführung von Tempo 30. Die RVKZ hat beschlossen, einen Antrag auf Kostenübernahme zuhanden des Verkehrsrats zu stellen. Sofern der Verkehrsrat einen solchen Antrag



9/14

im Sommer 2021 ablehnt und die benötigten finanziellen Mittel nicht auf andere Weise bereitgestellt werden, hat die Stadt die Möglichkeit, rechtlich gegen den Entscheid des Verkehrsrats vorzugehen. Der Stadtrat wird zu einem späteren Zeitpunkt über die Frage der Anfechtung eines abschlägigen Verkehrsratsentscheids entscheiden. Anzufechten wäre der Entscheid beim Regierungsrat.

Frage 10

Im Januar 2020 kündigten TAZ, DAV und VBZ an, ihre Zusammenarbeit zur öV-Bevorzugung so zu verstärken, dass in Zusammenarbeit mit den VBZ Schwachstellen an einzelnen Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen, an VBZ-Linien und an Abschnitten auf Mischverkehr untersucht werden. Im Januar 2020 planten die Dienstabteilungen die zehn dringendsten Örtlichkeiten und zwei Linien zu analysieren und mit abgestimmten Anpassungsvorschlägen umzusetzen. Der Massnahmenerfolg wird mit einer Qualitätsspinne kontrolliert. Wurden die im Januar 2020 geplanten Arbeiten inzwischen durchgeführt? Welche Resultate ergaben die Massnahmen für die zehn dringendsten Örtlichkeiten und die zwei untersuchten Linien? Bitte die Ergebnisse pro Örtlichkeit und Linie ausweisen.

Die Zusammenarbeit zwischen der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und den VBZ zur öV-Bevorzugung wurde im operativen Bereich verstärkt. Eine neu geschaffene Arbeitsgruppe hat zum Ziel, mittels Steuerungsanpassungen Verbesserungen entlang von öV-Korridoren zu erreichen. Aufgrund einer Problembeschreibung durch die VBZ und einer Begehung des Korridors werden die besprochenen Anpassungen umgesetzt und ein laufendes Monitoring seitens DAV gestartet. Einige Monate später findet eine Nachbegehung des Korridors statt, ebenso wie die Erfolgskontrolle und Dokumentation für spätere Verkehrsprojekte, bei Bedarf mit Qualitätsspinne. Mit diesem umsetzungsorientierten Vorgehen wurden bisher die folgenden Strecken und Knoten untersucht und optimiert:

- Zürich Nord: Wallisellenstrasse, Winterthurerstrasse, Hagenholzstrasse, Thurgauerstrasse, Schwamendingerstrasse, Binzmühlestrasse
- Zürich Mitte: Bucheggplatz mit angrenzenden Strassen, Rosengarten, Hardbrücke, Albisriederplatz
- Zürich Süd/West: Birmensdorferstrasse, Ämtlerstrasse, Gutstrasse, Hubertus

Da die Verkehrsmengen durch die Pandemie noch immer stark verzerrt sind, konnten bisher keine aussagekräftigen Vorher-Nachher-Analysen durchgeführt werden, und es wurde bisher auf eine Erstellung der Qualitätsspinnen verzichtet. Das Monitoring für die Einhaltung Schwamendingen wurde aufgrund des Umfangs extern vergeben. Die Gebiete Zürich West und Zürich Nord/West werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2021 behandelt, sofern die Entwicklung der Pandemie dies zulässt.

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 grösser ist.



10/14

- 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.

Frage 11

Wie wirken sich diese durchgeführten öV-Bevorzugungsmassnahmen auf allfällige Zusatzkosten durch eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten (v85) aus?

Wie in der Antwort zu Frage 10 beschrieben, konnten bisher aufgrund der Pandemie keine aussagekräftigen Vorher-Nachher-Analysen zu den durchgeführten öV-Bevorzugungsmassnahmen erstellt werden. Allgemein muss festgehalten werden, dass mit rein signaltechnischen öV-Bevorzugungsmassnahmen an Knoten zwar punktuelle Verbesserungen erzielt werden können. Der Nutzen erreicht aber in den seltensten Fällen die notwendigen Dimensionen, um Zeitverluste aufgrund von Tempobeschränkungen auszugleichen.

Zum Ausgleich der Zusatzkosten durch Temporeduktionsmassnahmen wären grössere Infrastrukturanpassungen wie neue Tram- und Busspuren notwendig. Trotz einiger positiver Beispiele (wie etwa die neue Busspur in der Hohlstrasse) zeigt sich in der Praxis jedoch auch hier in den letzten Jahren eine gegenläufige Entwicklung, indem der öffentliche Verkehr bisher vorhandene Eigentrasse einbüsst. Jüngste Beispiele dafür sind etwa die Mischverkehrsabschnitte in der Limmattalstrasse zwischen Wartau und Winzerstrasse oder die beschlossene Aufhebung der Busspur in der Langstrassenunterführung.

Frage 12

Ergibt sich durch eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h durch Reduktion von Bremsmanövern und Beschleunigungen eine Verstetigung des Verkehrsflusses? Hat diese allenfalls einen positiven Effekt auf die Kapazität für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sowie des MIV?

Die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss durch Temporeduktionen von 50 km/h auf 30 km/h müssen immer im lokalen Kontext betrachtet werden. Es sind durchaus Beispiele bekannt, wo durch Temporeduktionen in Kombination mit weiteren Massnahmen eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht wurde. Beim oft zitierten Beispiel in Köniz wurde die Verstetigung des Gesamtverkehrs insbesondere dadurch erreicht, dass anstelle von Fussgängerstreifen die Möglichkeit für flächiges Queren geschaffen wurde und anstelle von lichtsignalgesteuerten Knoten Kreisel realisiert werden konnten. Dies im Wissen, dass es sich bei diesem Beispiel um einen stark befahrenen Strassenabschnitt mit grossen Publikumsmagneten beidseits der Strasse handelt und auch hier MIV-Entlastungsmöglichkeiten für die Spitzenstunde geschaffen wurden.

Eine Verallgemeinerung solcher Beispiele ist jedoch nicht generell möglich. Beispielsweise kann aus Gründen der Leistungsfähigkeit an vielen Stellen nicht auf lichtsignalgesteuerte Knoten verzichtet werden, ebenso ist die Aufhebung von Fussgängerstreifen nicht überall zielführend (z. B. im Falle von Schulwegen). Im Fokus sollte vielmehr die Beseitigung von



11/14

Störstellen des öV stehen, wobei insbesondere dort Bevorzugungsmassnahmen und eigene Fahrspuren notwendig sind, wo die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems überschritten ist. Die bisher durchgeführten Feldversuche (beispielsweise Grabenstrasse in Zug) weisen im Untersuchungsperimeter weder einen lichtsignalgesteuerten Knoten noch eine Verkehrslenkung auf. Gerade diese Verkehrselemente sind jedoch typisch für Zürich und für eine konsequente öV-Priorisierung notwendig. Hinzu kommt, dass auf denjenigen Abschnitten, wo bereits heute störungsfrei gefahren werden kann, wenig bis kein Potenzial für eine Verstetigung besteht.

Frage 13

An welchen weiteren Örtlichkeiten und entlang welcher VBZ-Linien besteht weiterhin Handlungsbedarf, um den öV zu bevorzugen? Mit welchem Zeitplan werden diese Arbeiten angegangen?

Die Problembereiche im öV-Netz werden fortlaufend erfasst und alle zwei Jahre in einer Störungsanalyse ausgewertet. Dabei erfolgt eine Priorisierung hinsichtlich der Auswirkungen für die Kundinnen und Kunden. Die letzte Auswertung aus dem Jahr 2018 (2020 wurde aufgrund nicht repräsentativer Werte in Folge der Pandemie ausgesetzt) zeigt insgesamt 98 Problembereiche der Prioritäten 1 und 2. Davon betreffen 33 Problembereiche Tramlinien und 65 Buslinien. In der Prioritätsstufe 3 sind zusätzliche 78 Problembereiche festgestellt worden.

Die Abarbeitung der Problembereiche erfolgt über die vorhandenen Arbeitsgruppen und je nach Umsetzungshorizont operativ, mittelfristig oder strategisch. Die mittelfristig tätige Arbeitsgruppe öV-Zuverlässigkeit (unter VBZ-Federführung) hat das Ziel, pro Jahr zu fünf Problembereichen konkrete Lösungsansätze in Bauprojekten auszulösen. In der Praxis zeigt sich, dass die Verbesserung von öV-Problembereichen oft diversen Interessen entgegenläuft (Platzbedarf aller Verkehrsarten, Gestaltung, Baumalleen usw.) und schwierig zu realisieren ist.

Heute wird der öV auch in beträchtlichem Ausmass durch den MIV behindert. Die dadurch verursachten jährlichen Zusatzkosten werden auf über 15 Millionen Franken geschätzt. Wenn es gelingen würde, den MIV auf ein Niveau wie während der Sommerferien zu reduzieren, liesse sich ein Grossteil dieser Behinderungen und Zusatzkosten verhindern. Die Herausforderung liegt nicht nur im Auflösen bestehender Problembereiche, sondern insbesondere auch darin, dass durch den Abbau von Eigentrassee und zusätzliche Mischverkehrsabschnitte nicht zahlreiche neue Problembereiche hinzukommen. Es kann auf folgende Beispiele hingewiesen werden:

- Europabrücke: Die Wichtigkeit des Korridors ist für den öV zunehmend (Anbindung ETH und Limmattal). Es liegt eine Verkehrsstudie für eine Busspur nordwärts vor, jedoch wurde deren Umsetzung aufgrund einer Interessenabwägung mit anderen verkehrlichen Zielen zurückgestellt. Lösungen auf Basis Verkehrsmanagement sollen noch 2021 getestet werden.
- Binzmühlestrasse West: Lösungsansätze für eine priorisierte Zufahrt der Buslinien 61 und 62 zur Wehntalerstrasse können momentan nicht angegangen werden, da im Perimeter bereits vier Bauprojekte bestehen und die Umsetzung der Veloschnellroute 3 nicht gefährdet werden soll. Eine Lösung zeichnet sich erst mit der Umsetzung der Tramverbindung Affoltern ab.



12/14

- Binzmühlestrasse Ost: Eine priorisierte Zufahrt und Busspur zur Haltestelle Max-Bill-Platz kann voraussichtlich frühestens 2026 realisiert werden. Die Busspur steht allerdings in Konflikt mit Zielen zur reduzierten Flächenversiegelung sowie Zielen von Velo- und Fussverkehr.
- Zeltweg: Der stadteinwärts oft überlastete Zeltweg führt beim Bus 31 zu hohen Verlustzeiten. Mit einer Drosselung der MIV-Einfahrtskapazität in den Zeltweg primär von der Forchstrasse her könnten diese Verlustzeiten deutlich reduziert und die Zuverlässigkeit dieser störungsanfälligen Linie erhöht werden. Eine durchgehende Busspur vom Kreuzplatz bis zur Merkurstrasse wurde verworfen, da sie in den Baumbestand eingegriffen hätte. Eine verkürzte Busspur mit anschliessender priorisierter Zufahrt zur Kreuzung Merkurstrasse/Zeltweg soll voraussichtlich 2024 umgesetzt werden.
- Klusplatz: Im Zuge der Verknüpfung der Linie 31 mit der Linie 34 wurden Optimierungen an der Lichtsignalsteuerung vorgenommen. Es sind keine weiteren öV-Priorisierungsmassnahmen möglich, und es ist davon auszugehen, dass sich die Problemlage aus Sicht öV mit dem kommenden Strassenprojekt noch verschärfen wird (insbesondere für die Linie 31 und die Regionallinien von Witikon kommend).
- ÖV-Kreuzungen mit der Seebahnstrasse (Tram 9 und 14 beim Bahnhof Wiedikon, Tram 2 und 3 beim Lochergut, Tram 8 beim Güterbahnhof): Aktuell können die Wartezeiten sehr lange sein, da die öV-Bevorzugung aus Kapazitätsgründen des MIV nur minimal ausgeprägt ist. Als Massnahme könnte eine konsequente öV-Bevorzugung an den genannten Kreuzungen realisiert werden.
- Raum Bürkliplatz – Bellevue (Tram 2, 5, 8, 9 und 11): Die öV-Verlustzeiten sind nach wie vor gross, da die bestehende öV-Bevorzugung durch die hohe MIV-Nachfrage relativiert ist. Die konsequentere Bevorzugung in diesem Bereich würde zu einer grösseren Zuverlässigkeit und geringeren Verlustzeiten führen.

Handlungsbedarf besteht aus Sicht des öV auch dort, wo das vorhandene Eigentrassee in Strassenprojekten hinterfragt oder dessen (teilweise) Aufhebung bereits beschlossen wurde. Besonders kritisch sind die Abschnitte Rämistrasse, Seilergraben, Albisriederstrasse, Hardturmstrasse, Badenerstrasse und Hofwiesenstrasse. Zwar kann durch intelligente Steuerung, Kaphaltestellen und dergleichen eine gewisse Kompensation erfolgen, aber insgesamt muss mit einem weiteren Rückgang der Zuverlässigkeit, Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit im öV gerechnet werden, falls der Abbau von Eigentrassees weiter voranschreitet.

Frage 14

Wie hoch sind die Kosten, die durch die konsequentere öV-Bevorzugung im vergangenen Jahr eingespart werden konnten?

Wie den obigen Antworten entnommen werden kann, werden grosse Anstrengungen zur öV-Priorisierung unternommen. Deren Umsetzung stösst jedoch in der Praxis oft auf Hindernisse und wird nicht selten durch Verschlechterungen an anderen Stellen überkompensiert. Leider ermöglichen die Massnahmen daher in den seltensten Fällen tatsächliche Kosteneinsparungen, sondern erlauben oft nur, die Zuverlässigkeit zu verbessern, indem durch unregelmässig auftretende Stausituationen verursachte Verspätungen reduziert werden. Eine Ausnahme ist z. B. die Busspur Hohlstrasse (siehe Antwort zu Frage 17). Ein weiteres



13/14

Beispiel ist die Haltestelle Werdhölzli der Linie 307. Dort wurde die Haltekante aus der Tram-Wendeschleife in die Bändlistrasse verlegt, wodurch die Schlaufenfahrt entfällt und Fahrzeit eingespart werden kann. Allerdings wurde diese Verschiebung als Kompensationsmassnahme für Tempo 30-Abschnitte realisiert, womit die Fahrzeiterparnis bereits wieder entfällt und sich keine Kostenersparnis ergibt.

Frage 15

Wie hoch sind die Kosten, die schätzungsweise durch die konsequentere öV-Bevorzugung durch die weiteren geplanten Arbeiten eingespart werden können?

Ein hohes Mass an öV-Bevorzugung ist für einen qualitativ hochstehenden und wirtschaftlichen öV unabdingbar. In der Stadt Zürich wurde in den vergangenen Jahrzehnten ein vergleichsweise hohes Level der öV-Bevorzugung erreicht. So gesehen hat der ZVV durch die stete Optimierung öV-Bevorzugung in der Stadt Zürich bereits laufend Geld einsparen können, indem weniger Zusatzkurse geführt werden müssen, als dies bei einem tieferen Bevorzugungsniveau der Fall gewesen wäre. Dies hat jedoch auch zur Folge, dass jetzt nur noch zu minimale Verbesserungen realisierbar sind, die als Kompensation für T30 realisiert werden können.

Auch aufgrund des vergleichsweise guten Startniveaus kann mit weiteren Massnahmen zu öV-Bevorzugung in Zürich nur in den seltensten Fällen eine Kostenersparnis erreicht werden, wenngleich diese für die Qualität sehr wichtig sind. Dies hat unter anderem damit zu tun, dass die in den letzten Jahrzehnten realisierte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich das Potenzial weitgehend ausreizt – auch im nationalen und internationalen Vergleich. Weitere Massnahmen würden grössere bauliche Anpassungen und verkehrliche Eingriffe bedingen, die im bestehenden Verkehrsraum nur in sehr begrenztem Umfang realisierbar sind.

In der jüngeren Vergangenheit umgesetzte Massnahmen setzten meistens auf Steuerungsoptimierungen, teilweise auch in Kombination mit Busspuren (z. B. Wehntalerstrasse). Diese Stabilisierungsmassnahmen sind aus Fahrgastsicht sehr wirksam, da sie die öV-Attraktivität durch eine höhere Zuverlässigkeit deutlich steigern (planbare Reisekette und höhere Pünktlichkeit). Meist reduzieren sie aber die Fahrzeitverluste nicht ausreichend, um ein Fahrzeug einsparen zu können. Die Massnahmen dienen vielmehr hauptsächlich der Kompensation von Projekten, die den öV verlangsamen, damit durch diese keine Sprungkosten entstehen. Wenn beispielsweise eine Linie durch mehrere Tempo 30-Abschnitte, die kontinuierlich umgesetzt werden, betroffen ist, reduzieren sich die Fahrzeitreserven in gleichem Masse bis zu dem Punkt, an dem ein zusätzliches Fahrzeug notwendig ist. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass für eine Fahrzeiteinsparung kontinuierlich mehrere wirkungsvolle Beschleunigungs- oder Priorisierungsmassnahmen umgesetzt werden müssten, damit eine Einsparung möglich wird.

Frage 16

Wie können durch die weiteren geplanten Arbeiten zur öV-Bevorzugung allfällige Zusatzkosten aufgrund Temporeduktionen vermieden werden?

Wie bereits in den obenstehenden Antworten aufgezeigt wurde, beschränken sich die Möglichkeiten zur öV-Bevorzugung heute im Wesentlichen auf Steuerungsanpassungen entlang von öV-Korridoren. Dabei liegt die Herausforderung meist darin, überhaupt das heutige Qualitätsniveau im öV beizubehalten und punktuell einzelne Verbesserungen zu realisieren. Die Praxis zeigt, dass weitergehende Massnahmen (insb. Tram- und Busspuren) oft



14/14

nur sehr schwierig zu realisieren sind, weil die Ansprüche an den knappen Platz vielfältig sind. Die Situation wird angesichts der zunehmenden Ansprüche an den Verkehrsraum (Velospuren, Gestaltung, Baumalleen usw.) zusätzlich erschwert. So ist der öV zusätzlich zu den Tempobeschränkungen bereits mit diversen Entwicklungen konfrontiert, die ebenfalls zu längeren Reisezeiten und Zusatzkosten führen. Oft sind Quantensprünge bei der öV-Bevorzugung nur im Zuge grösserer Infrastrukturprojekte erreichbar, wie dies etwa bei der Tramverlängerung nach Schlieren oder dem Tram Affoltern der Fall ist.

Frage 17

Schon in der Vergangenheit wurden von der Stadt Zürich Massnahmen zur Effizienzsteigerung des öV-Systems vorgenommen (2. B. elektronische Busspur Hohlstrasse, separate Busspur auf der Hardbrücke vor der Röschibachstrasse, evtl. weitere). Welche Auswirkungen hatten diese Massnahmen auf die Effizienz des öffentlichen Verkehrs und konnten damit Kosten eingespart werden? Wurden diese Massnahmen von der Stadt Zürich oder vom ZVV getragen? Falls diese Massnahmen von der Stadt Zürich getragen wurden, wurden diese Investitionskosten in irgendeiner Form vom ZVV honoriert?

Mit der Busspur auf der Hardbrücke und der elektronischen Busspur in der Hohlstrasse wurden zwei erfolgreiche Massnahmen zur öV-Priorisierung umgesetzt. In der Hohlstrasse konnten die Zeitverluste beispielsweise in der Abendverkehrsspitze im Median um 105 Sekunden reduziert werden. Allerdings wird die in der Hohlstrasse erreichte Zeiteinsparung durch die zwischenzeitlich umgesetzten Tempo 30-Abschnitte in der Militär-, Löwen-, Hegibach-, Witikon- und Trichtenhausenstrasse bereits weitgehend zunichtegemacht, sodass auf der Linie 31 gleich viele Fahrzeuge benötigt werden wie vorher. Anders ausgedrückt wäre durch die Einführung der oben erwähnten Tempo 30-Abschnitte ohne die Busspur Hohlstrasse zu gewissen Tageszeiten ein zusätzliches Fahrzeug notwendig geworden.

Zuständig für die Erstellung und den Ausbau von Gemeindestrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gemeindegebiet ist gemäss §§ 6 und 43 Strassengesetz (LS 722.1) die Stadt Zürich. Der ZVV setzt sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten und Möglichkeiten für Massnahmen zur Effizienzsteigerung des öV-Systems ein – beispielsweise indem er die Leistungen der Planerinnen und Planer der VBZ finanziert, die die Anliegen des öV in den entsprechenden Projekten einbringen. Da die Stadt über die Gemeindebeiträge massgeblich an der Finanzierung des ZVV beteiligt ist, kommt ihr ein kosteneffizienter und qualitativ hochstehender öV direkt zugute. Ebenfalls wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Qualitätsmessung des ZVV honoriert. So bemisst sich ein Teil der Abgeltung an die Verkehrsunternehmen auch durch die Resultate der Befragung zur Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden.

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