

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. Juni 2013

497.

Schriftliche Anfrage von Simone Brander betreffend Ergebnisse und Massnahmenempfehlungen des ÖV-Tests 2012 für Zürich

Am 6. März 2013 reichte Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/80, ein:

Im September 2012 hat die Umweltorganisation umverkehR die Resultate des dritten öV-Tests veröffentlicht. Im ÖV-Test werden die Angebote von 53 Schweizer Städten und Agglomerationen einer umfassenden Prüfung unterzogen und konkrete Massnahmen zur Verbesserung aufgezeigt. Am besten schnitten Zürich und St. Gallen ab. Trotzdem wurde auch für die Stadt Zürich Verbesserungsbedarf eruiert.

Deshalb stellen sich folgende Fragen:

1. Hat der Stadtrat Kenntnis von den Ergebnissen und den Massnahmenempfehlungen des öV-Tests 2012 für die Stadt Zürich?
2. Der öV-Test hat ergeben, dass die Signalisation bei der Sihlpost verbessert werden könnte. Die Signalisation im Bahnhof zur Haltestelle Sihlpost ist heute gut. Aber ab Ausgang Bahnhof fehlt die Signalisation komplett. Es gibt jedoch ein Schild, dass Leute ohne Ortskenntnisse in Richtung Bahnhofplatz (und somit in die falsche Richtung) weist. Sieht der Stadtrat hier Handlungsbedarf, um die Signalisation vom Bahnhof zur Haltestelle Sihlpost zu verbessern?
3. Der öV-Test hat ergeben, dass die Signalisation am Escher-Wyss-Platz zwischen den Bus- und Tramhaltestellen mangelhaft ist (besonders schlecht ist die Signalisation der Bushaltestellen von der Limmatstrasse aus). Sieht der Stadtrat hier Handlungsbedarf, um die Signalisation zwischen Bus- und Tramhaltestellen zu verbessern und so das Umsteigen zu erleichtern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorab ist festzuhalten, dass auf dem Gebiet der Stadt Zürich je nach Situation verschiedene Stellen für die Signalisation und Wegleitung für Fussgängerinnen und Fussgänger federführend verantwortlich sind. Eine einzige, allein zuständige Stelle für Signalisation gibt es nicht. An den Tram- und Bushaltestellen übernehmen die Verkehrsbetriebe (VBZ) die Verantwortung für die Lenkung der öV-Kundinnen und -Kunden. Auf den SBB-Arealen in und um die Bahnhöfe wird diese Aufgabe durch die SBB wahrgenommen. Auf öffentlichem Grund gelten die Umsetzungsgrundsätze für die im Mai 2006 vom Stadtrat beschlossene Strategie «Stadräume Zürich», mit der die Stadt Zürich festgelegt hat, nach welchen Leitlinien der öffentliche Stadtraum gestaltet werden soll. Federführend bei der Umsetzung ist das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr. Aufgaben der Dienstabteilung Verkehr sind dabei insbesondere Wartung, Unterhalt und Reparaturen, die Wegführung bezüglich Kapazität und Sicherheit, die temporäre Wegleitung mit Signalisationen während Baustellen und Anlässen sowie Markierungen (u. a. Wegleitungssystem für Blinde). Die befassten Stellen arbeiten eng zusammen und melden einander gegenseitig erkannten Handlungsbedarf.

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

Zu Frage 1: Der Stadtrat hat Kenntnis von den Ergebnissen und Massnahmenempfehlungen aus dem dritten öV-Test. Die Stadt Zürich teilt sich mit einer Endnote beim Gesamteindruck von 4,77 und dem Prädikat «sehr gut» in der Bewertung den ersten Platz mit St. Gallen. Als Fazit bemerkt die Umverkehr-Studie: «Zürich besticht durch die schweizweit am häufigsten fahrenden Busse und Trams, eine gute Erschliessung in der Fläche und ein lückenloses Informationsangebot. Die Kosten sind unter Berücksichtigung der hohen Parkgebühren und der langen Distanzen vergleichsweise moderat.» Insbesondere beim Informationsangebot erreicht die Stadt Zürich die Bestnote von 6,0.

Kritik äussert der Umverkehr-Testbericht betreffend zwei Umsteigeknoten in Zürich: «So ist beim Hauptbahnhof u. a. die Signalisation der Haltestelle Sihlpost mangelhaft. Überdies

muss die neue Situation am Escher-Wyss-Platz als missglückt bezeichnet werden. Die Haltestellen der Busse und Trams liegen zu weit auseinander, eine Signalisation fehlt und der frühere Kiosk wurde abgebaut.» Der Test ortet allerdings ähnliche Probleme in den anderen grossen Städten Basel, Genf und Bern und würdigt die Schwierigkeit, in einem dynamisch gewachsenen Umfeld befriedigende Lösungen zu finden. In den Folgerungen der Studie wird betont, dass es sich bei aller Kritik um *«Klagen auf hohem Niveau»* handle.

Als künftige Herausforderungen sind aus Sicht der Testerinnen und Tester für Zürich *«die Beseitigung der Kapazitätsengpässe sowie die Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr zu nennen – die Fahrgeschwindigkeit der Trams hat in den letzten Jahren deutlich abgenommen.»*

Zu Frage 2: Leider wird aus dem Bericht nicht ganz klar, wo die Testerinnen und Tester den Mangel orten. In der Resultatetabelle wird unter den Verbesserungsmöglichkeiten der Punkt *«Hauptbahnhof: Verbesserung der Signalisation bei der Sihlpost»* aufgeführt, was so verstanden werden kann, dass die Wegweisung von der Haltestelle Sihlpost aus zum Hauptbahnhof ungenügend ist. Im Fazit wird geschrieben: *«So ist beim Hauptbahnhof u. a. die Signalisation der Haltestelle Sihlpost mangelhaft»*, was eher die umgekehrte Situation beschreibt, d. h., dass die Haltestelle Sihlpost vom Hauptbahnhof aus schwer zu finden sei, allerdings ohne genauere Angabe, von welchem der vielen Ausgänge des Hauptbahnhofs aus.

Da die Haltestelle Sihlpost vor allem für jene Zugreisenden attraktiv ist, die den Bahnhof von den Sektoren C und D her kommend durch die Personenunterführung *«Passage Sihlquai»* beim provisorischen S-Bahnhof Sihlpost mit den Gleisen 51 bis 54 verlassen, ist davon auszugehen, dass die Situation ab diesem Ausgang Sihlpost gemeint ist. Es ist richtig, dass die letzte Signalisation zur Tram- und Bushaltestelle Sihlpost sich am Rand des überdachten Bahnhofsbereichs, in direkter Verlängerung der von der Unterführung her aufwärts führenden Rolltreppen befindet. Allerdings ist die Haltestelle Sihlpost bereits wenige Meter weiter, sobald die Hausecke des Sihlpost-Gebäudes passiert ist, von fern zu sehen. In direkter Verlängerung der Gleise 51 bis 54 ist am Dachrand eine Hinweistafel angebracht, die den Weg zur Bahnhofshalle mit den Gleisen 3 bis 18 weist und auch die Signete *«Bus»* und *«Tram»* (ohne Haltestellenbezeichnung) trägt. Folgt man diesem allgemeinen Hinweisschild, erreicht man die Haltestellen Bahnhofplatz/HB, Bahnhofquai/HB und Bahnhofstrasse/HB mit Anschluss in alle Richtungen.

Das Tiefbauamt wird im Zuge des Projekts *«Wegleitsystem Innenstadt»* mögliche Verbesserungen prüfen. Gleichzeitig sollen auch die Anliegen der Dringlichen Motion GR Nr. 2011/222 betreffend Schaffung von zusätzlichem Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie berücksichtigt werden.

Zu Frage 3: Im Sommer 2013 wird ein Projekt zur Optimierung der Führung des Fuss- und Veloverkehrs und zur Aufwertung des Escher-Wyss-Platzes gestartet. Das Tiefbauamt wird die Fuss- und Velobewegungen analysieren und prüfen, wie die Orientierung und Wegführung verbessert werden kann. Im Rahmen dieses Projekts wird auch geprüft, ob und mit welchen Massnahmen eine Verbesserung der Signalisation zwischen den Tram- und Bushaltestellen möglich ist.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti