



## Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 22. November 2023

GR Nr. 2023/536

### Postulat von Anjushka Früh und Michel Urben betreffend Bericht betreffend Auswertung der 2019 auf der Wehntalerstrasse realisierten Busspuren auf Teilabschnitten, Bericht und Abschreibung

Am 6. Mai 2020 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Anjushka Früh und Michel Urben (beide SP) folgendes Postulat, GR Nr. 2020/164 ein, das dem Stadtrat am 3. Juni 2020 überwiesen wurde.

Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Gemeinderat einen Bericht vorzulegen, in dem die 2019 auf der Wehntalerstrasse realisierten Busspuren auf Teilabschnitten ausgewertet werden. Der Bericht soll insbesondere die Betriebsstabilität, die Pünktlichkeit, die Reisegeschwindigkeiten und die Auslastung der Busse der Linien 32 und 61/62, sowie die Entwicklungen und Verschiebungen der Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs analysieren. Davon abgeleitet sind für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr weiterhin bestehende problematische Strassenabschnitten zu identifizieren und mögliche weitere Massnahmen aufzuzeigen.

Begründung:

Ausgelöst durch die Motion GR Nr. 2012/292, die in beide Fahrrichtungen durchgehende Busspuren verlangte, wurden Ende 2019 auf der Wehntalerstrasse zwischen Neu-Affoltern und Holzerhurd auf Teilabschnitten Busspuren realisiert. Es ist nun aber wichtig, dass die Wirksamkeit der nur teilweisen Realisierung und die resultierende weitere Entwicklung der Verkehrssituation eng begleitet und analysiert wird, um möglichen weiteren Handlungsbedarf frühzeitig erkennen zu können.

Antrag auf gemeinsame Behandlung mit GR Nr. 2015/340

### Ausgangslage

Die Stadt hat im März 2020 auf der Wehntalerstrasse im Abschnitt Hungerbergstrasse bis Käferholzstrasse Busspuren auf vier Abschnitten in Betrieb genommen. Dazu wurde jeweils eine der zwei stadteinwärts führenden Spuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten einer neuen Busspur aufgehoben. Die umgenutzten Spuren werden heute im Rückstaubereich vor den Knoten - je nach Abschnitt - als Busspur stadteinwärts oder stadtauswärts genutzt (vgl. Abbildung 1). 2021 wurde die Wirksamkeit dieser Busspuren im Rahmen einer Problem- und Konfliktanalyse überprüft. Dabei wurden Datengrundlagen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des MIV analysiert. Die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs wurde mit Hilfe einer Road Safety Inspection RSI überprüft, um gefährliche Schwachstellen zu identifizieren.



Abbildung 1: Schematische Lage der neuen Busspuren in der Wehntalerstrasse

## Erkenntnisse

### Öffentlicher Verkehr

Die Wehntalerstrasse wird von verschiedenen Buslinien befahren. Während die Linie 32 sämtliche vier neuen Busspuren nutzt, befährt die Linie 61/62 zwischen Neuaffoltern und dem Knoten Zehntenhausplatz drei der vier neu umgesetzten Busspuren. Die Linien 40 und 491 befahren lediglich einzelne Teilabschnitte der Wehntalerstrasse, wobei nur jeweils eine der neu umgesetzten Busspuren genutzt wird. Die beiden letztgenannten Linien wurden nicht im Detail untersucht, da sie ein weniger dichtes Fahrtenangebot aufweisen und nur in geringerem Umfang von den Busspuren profitieren.

Eine Auswertung der Fahrzeiten von 2018 und 2019 (vor der Realisierung der Busspuren) sowie 2021 (mit Busspuren) ergab, dass durch die neuen Busspuren bei allen Buslinien vor allem während den Abendspitzenstunden eine klare Reduktion der Fahrzeitenstreuung festgehalten werden konnte (vgl. Abbildung 2). Eine reduzierte Streuung der Fahrzeiten bedeutet, dass die Busse durch die umgesetzten Busspuren konstantere Fahrzeiten aufweisen und nicht im Abendverkehr steckenbleiben. Die umgesetzten Busspuren wirken sich somit ausgesprochen positiv auf die Betriebsstabilität und die Pünktlichkeit der Buslinien aus. In Richtung stadtauswärts konnten die maximal auftretenden Verluste pro Fahrt um fast drei Minuten gesenkt werden. Stadteinwärts konnten ebenfalls massgebende Fahrzeitreduktionen erzielt werden. Die Zeitgewinne fallen jedoch tiefer aus, da die Verlustzeiten bereits vor der Realisierung der Busspuren weniger hoch waren als stadtauswärts.

Fahrtrichtung	Betriebszeit	Linie	Auswertungszeitraum	Fahrzeitverteilung (Boxplots)						Streuung
				3min	4min	5min	6min	7min	8min	
stadtauswärts	Morgenspitze	32	April/Mai 2021							54s
			April/Mai 2019							44s
	61/62	April/Mai 2021							53s	
		April/Mai 2019							32s	
Abendspitze	32	April/Mai 2021							72s	
		April/Mai 2019							123s	
61/62	April/Mai 2021							65s		
	April/Mai 2019							104s		
61/62	April/Mai 2018							156s		
	April/Mai 2018							150s		

Abbildung 2: Fahrzeitbedarf stadtauswärts zwischen Neuaffoltern und Hungerbergstrasse / Zehntenhausplatz im Vergleich vor (2018/2019) und nach (2021) Realisierung der Busspuren

Um die Reisegeschwindigkeiten zu untersuchen, wurde die Veränderung der Reisezeiten pro Teilabschnitt verglichen. Es zeigte sich ein differenziertes Bild und nicht alle Teilabschnitte zwischen den Bushaltestellen verzeichneten kürzere Reisezeiten. Bei einzelnen Teilabschnitten wurde nach Umsetzung der Busspuren eine leichte Zunahme der maximalen Reisezeiten, insbesondere bei der Buslinie 32, festgestellt (vgl. Abbildung 3).

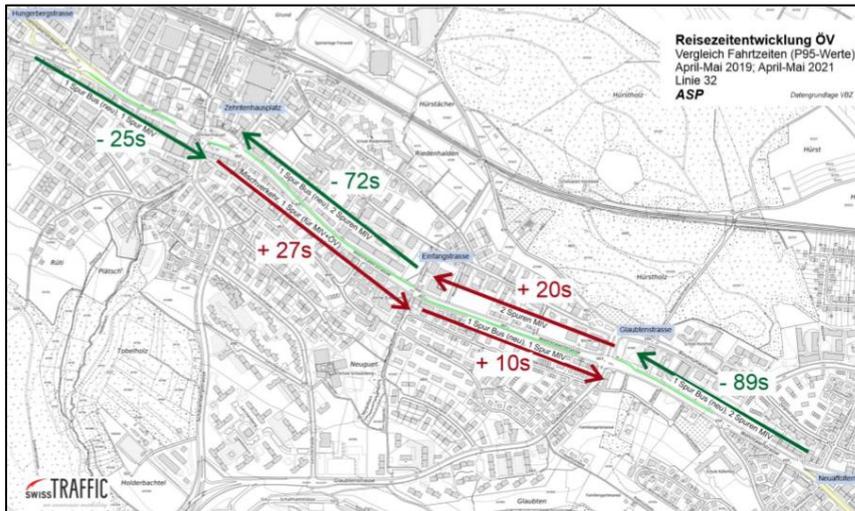


Abbildung 3: Veränderung der maximalen Reisezeiten der Linie 32 nach der Einführung der Busspuren (Abendspitze, 95 %-Perzentil)

Nach einer vertieften Analyse liess sich dies dadurch erklären, dass die Busse der Linie 32 aufgrund des ähnlichen Fahrplans und des stabileren Betriebs vermehrt durch vorausfahrende Busse der Linie 61/62 behindert werden. Die VBZ haben dieses Problem im Dezember 2021 im Rahmen des Fahrplanwechsels behoben.

Die Wirkungskontrolle wurde 2021 während der Corona-Pandemie durchgeführt, die aufgrund des vorherrschenden Ansteckungsrisikos ein verändertes Verkehrsverhalten der Bevölkerung zur Folge hatte. Aussagen zur Fahrgastnachfrage vor und nach der Einführung der Busspuren sind daher nicht möglich.

### Motorisierter Individualverkehr

Um Rückschlüsse auf unerwünschten Ausweichverkehr durch Quartierstrassen zu ziehen, wurde die Veränderung der Verkehrsbelastung in der Wehntalerstrasse zwischen Frühling 2019 und Frühling 2021 untersucht. Dazu wurde die automatische MIV-Zählstelle in der Wehntalerstrasse zwischen Furttalstrasse und Zehntenhausplatz ausgewertet (vgl. Abbildung 4: Standort rot umrahmt). Es zeigte sich, dass sich der durchschnittliche Tagesverkehr stadtauswärts um sieben Prozent und stadteinwärts um 9,5 Prozent reduzierte.

Um herauszufinden, ob die Reduktion der Verkehrsmengen einen Zusammenhang mit der Umsetzung der Busspuren hat, wurden vier weitere MIV-Zählstellen im Gebiet um die Wehntalerstrasse ausgewertet (vgl. Abbildung 4: Standorte grün umrahmt). Bei allen Messtellen wurde im untersuchten Zeitraum eine Reduktion der Verkehrsmenge um sechs bis zwölf Prozent festgestellt.

Da sich alle Veränderungen in derselben Grössenordnung befinden, kann davon ausgegangen werden, dass die Reduktion der Verkehrsmengen in der Wehntalerstrasse nicht durch die Busspuren und einem damit verbundenen Ausweichen des MIV auf andere Routen begründet lässt, sondern im Zusammenhang mit dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aufgrund der Corona-Pandemie steht.

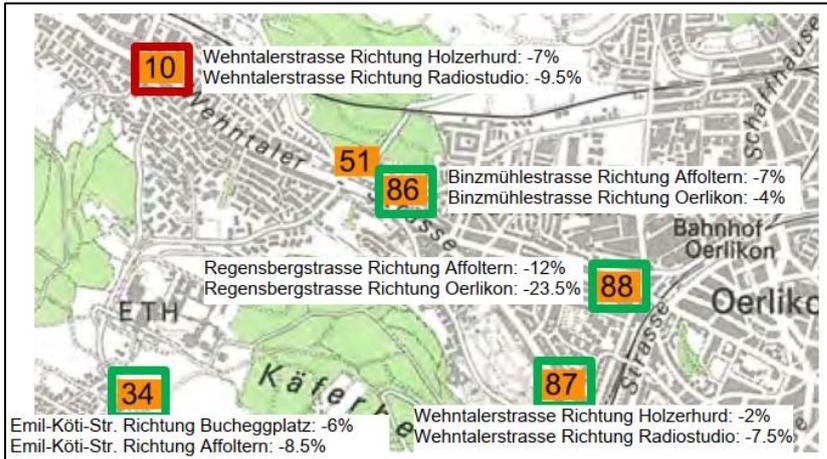


Abbildung 4: Veränderung der durchschnittlichen, täglichen MIV-Lastung zwischen Frühling 2019 und Frühling 2021; rot und grün umrahmt: berücksichtigte Messstellen

## Veloverkehr

Um problematische Strassenabschnitte für den Veloverkehr zu erkennen, wurde die Veloführung entlang der Wehntalerstrasse (Abschnitt Radiostudio–Holzerhurd) und den Verbindungen zur geplanten, parallel verlaufenden Velovorzugsroute Regensberg-/Affolternstrasse–Zeglistrasse–Binzmühlenstrasse–Riedenhaldenstrasse–In Böden untersucht. Es wurden Zählungen der Velofrequenzen durchgeführt, Schwachstellen mit Hilfe einer Road Safety Inspection identifiziert und Optimierungsmassnahmen skizziert.

Im Untersuchungsperimeter wurden sechzig Problem- und Konfliktstellen ausgemacht, vielfach im Bereich von Knoten. Eine fehlende oder schmale Veloinfrastruktur und die unklare oder nicht sichtbare Veloführung sind die hauptsächlichen Schwachstellen. Viele dieser Schwachstellen würden für die Behebung eine umfassende Neugestaltung des Strassenraums benötigen (z. B. ein durchgehendes Angebot an Veloinfrastruktur in der Wehntalerstrasse). Diese grundlegenden Verbesserungen können somit erst mit dem Projekt «Tram Affoltern» umgesetzt werden. Der Fokus der Wirkungskontrolle lag deshalb auf Verbesserungsmassnahmen im bestehenden Querschnitt, insbesondere die Signalisation und Routenführung zur parallel verlaufenden Velovorzugsroute. Die Verbesserungsmassnahmen umfassen komfortablere Querungsmöglichkeiten, Markierungen von Leitlinien und zusätzlichen Velopiktogrammen oder die Signalisation oder Wegweisung zur Velovorzugsroute. Alle Sicherheitsdefizite und Verbesserungsvorschläge wurden dem «Veloexpress»-Team zur Machbarkeitsprüfung und Priorisierung übergeben und werden, soweit möglich, schrittweise umgesetzt.

## Fazit

Der öffentliche Verkehr profitiert massgebend von den Busspuren. Die früher teils grosse Streuung der Reisezeiten der Buslinien 32 und 61/62 konnte reduziert werden, was sich positiv auf die Betriebsstabilität und Pünktlichkeit der Busse auswirkt. Die Stabilisierung des Betriebs in Fahrtrichtung stadtauswärts hat auch einen positiven Effekt auf die Gegenrichtung, da eine



5/5

pünktlichere Abfahrt ab den Endhaltestellen sichergestellt werden kann. Einzelne Nachjustierungen im Betrieb wurden nach Umsetzung der Busspuren vorgenommen, um den positiven Effekt zu optimieren. Die umgesetzten Busspuren führen nicht zu einer Verlagerung der MIV-Verkehrsströme ins Quartier. Die Wehntalerstrasse weist im Bestand Defizite und Schwachstellen für den Veloverkehr aus. Eine umfassende Verbesserung der Veloführung ist nur mit einer Umgestaltung des Strassenraums möglich und wird mit dem Strassenprojekt «Tram Affoltern» erreicht werden. Die parallel zur Wehntalerstrasse verlaufende geplante Velovorzugsroute Affoltern – Oerlikon ist wichtig als komfortable und sichere Alternative. Die skizzierten Verbesserungsmassnahmen im Bestand werden durch das «Veloexpress»-Team geprüft, priorisiert und laufend umgesetzt.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom vorliegenden Bericht betreffend Auswertung der 2019 auf der Wehntalerstrasse realisierten Teilabschnitten auf Teilabschnitten wird Kenntnis genommen.**
- 2. Das Postulat GR Nr. 2020/164 von Anjushka Früh und Michel Urben betreffend Bericht betreffend Auswertung der auf der Wehntalerstrasse realisierten Busspuren auf Teilabschnitten wird als erledigt abgeschrieben.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin  
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti