

05. Dezember 2018

Postulat

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

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie mit intelligenten Konzepten der Verkehrssteuerung die Trolleybus-Linie 31 an neuralgischen Punkten Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhält, sodass die Fahrplanstabilität verbessert werden kann. Die entsprechenden Anpassungen sollen insbesondere an den Punkten umgesetzt werden, an welchen auch mittelfristig keine Eigentrasse möglich ist.

Begründung:

Der Antwort des Stadtrats auf die schriftliche Anfrage Nr. 2018/310 ist zu entnehmen, dass die Verkehrsüberlastung in der Stadt Zürich die grösste Störungsursache für öffentliche Verkehrsmittel ohne eigene Spur ist. Insbesondere Trolleybus-Linien, welche wichtige und effiziente Erschliessungsleistungen erbringen, haben in Hauptverkehrszeiten Mühe den Fahrplan einzuhalten, weil sie ihre Spur mit dem motorisierten Individualverkehr teilen müssen. Es ist daher kaum erstaunlich, dass die Buslinie 31 – welche weiträumig Zürichs Osten (Witikon) mit dem Westen (Altstetten) verbindet – in besonderer Weise an mehreren neuralgischen Punkten (z.B. Hohlstrasse, Militär-/Langstrasse, Zeltweg und Klusplatz) mangels Eigentrasse erhebliche Verlustzeiten einfährt.

Angesichts des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der angestrebten Siedlungsentwicklung ist es zwingend notwendig, die Effizienzsteigerung im ÖV voranzutreiben. Nachdem Smart Mobility nun auch Teil der neuen Strategie «Smart City Zürich» ist, sollte es möglich sein, in raschen Schritten neue Lösungen für eine zukunftsfähige Mobilität umzusetzen.

Zudem kann davon ausgegangen werden, dass dort, wo keine öV-Eigentrasse möglich ist, eine adaptive Verkehrsnetzsteuerung kostengünstiger ist, als der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen (siehe dazu wiederum Antwort auf schriftliche Anfrage Nr. 2018/310) oder die Planung neuer Linien.

