

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 7. Juni 2012

721. Schriftliche Anfrage von Marianne Dubs Früh und Michel Urben betreffend Zürich-Affoltern, Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Am 7. März 2012 reichten Gemeinderätin Marianne Dubs Früh (SP) und Gemeinderat Michel Urben (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/84, ein:

Am 16. März 2011 reichten wir eine schriftliche Anfrage (2011/82) zur Verkehrssituation auf der Wehntalerstrasse ein. Leider hat sich die Situation ein Jahr später nicht verändert, täglich stauen sich die übervollen VBZ Busse zu den Stosszeiten.

Deshalb bitten wir den Stadtrat die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Vor einem Jahr kam auf die Frage, wann der Stadtrat eine Busspur auf der Wehntalerstrasse einrichten wolle, die Antwort, dass die richtigen Massnahmen auf der Wehntalerstrasse zuerst ermittelt werden müssten, bevor an eine Busspur gedacht werden könne. Welche Ermittlungen sind im Laufe des letzten Jahres geführt worden? Liegen erste Resultate vor? Falls nein, weshalb?
2. Wie weit ist die zu aktualisierende Netzwerkstudie der VBZ? Kann der geplante Abschluss der Arbeiten, 2. Quartal, eingehalten werden? Falls nein, weshalb kommt es zu einer Verzögerung und wann ist der neue Termin?
3. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die Buslinien 61, 62 und 32 von und nach Zürich Affoltern zu den Stosszeiten erstens regelmässig überfüllt sind und zweitens im Stau stecken? Falls nein, weshalb hat er keine Kenntnis davon? Falls ja, welche Schritte will der Stadtrat unternehmen, damit die Bevölkerung des grössten Kreises der Stadt Zürich pünktlich ans Ziel kommt?
4. Ist sich der Stadtrat am Überlegen, wann in absehbarer Zeit eine Busspur auf der Wehntalerstrasse eingerichtet wird oder ist das Thema vom Tisch? Falls nein, weshalb?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitende Bemerkungen: Im vergangenen Jahr hat das Tiefbauamt (TAZ) zusammen mit der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und den Verkehrsbetrieben (VBZ) die Studie «Wehntalerstrasse, Grundlagen Verkehr» erarbeitet und im Herbst 2011 abgeschlossen. Darin wurden im Hinblick auf ein geplantes Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Wehntalerstrasse im Abschnitt Neu-Affoltern bis Zehntenhausplatz mögliche Lösungen für den Verkehr mit und ohne Tram und ihre verkehrlichen Auswirkungen analysiert.

Zu Frage 1: Folgende Resultate liegen vor:

- Alle geprüften Veränderungen ohne Ausbau der Strasse führen zu Kapazitätsverlusten für den MiV.
- Die bestehenden Baumreihen prägen das Strassenbild sehr stark, die Fahrbahnbreite ist damit auf die bestehenden 13 m fixiert. Will man die Fahrbahn verbreitern, muss mindestens eine der beiden Baumreihen gefällt werden. Das kann allerdings nur für eine definitive Lösung (Tram oder Bus) und nicht für eine Übergangslösung in Frage kommen.
- Radstreifen auf Fahrbahnniveau können in allen Varianten nur zulasten einer MiV-Spur oder einer Baumreihe angeboten werden. Ausserhalb der Baumreihen ist zwischen den Baulinien Platz für Velomassnahmen vorhanden (getrennt oder gemischt mit dem Fussverkehr), allerdings nur mit Landerwerb (teilweise Probleme mit Vorfahrten und privaten Parkplätzen).

- Durchgehende Busspuren könnten entweder zwischen Neu-Affoltern und der Glaubtenstrasse oder zwischen Neu-Affoltern über die Glaubtenstrasse zum Zehntenhausplatz eingerichtet werden (je in beiden Richtungen). Im ersten Fall würde das Leistungsdefizit des MiV in der massgebenden Abendspitzenstunde stadtauswärts rund 6 Prozent betragen, im zweiten Fall knapp 20 Prozent, weil das Verkehrsaufkommen zwischen Glaubtenstrasse und Zehntenhausplatz deutlich höher ausfällt. Sowohl mit als auch ohne Busspuren wäre durch eine bauliche Optimierung (Ausbau) der Vorsortierspuren je eine Verbesserung von rund 10 Prozent erreichbar.

Für Busspuren von Neu-Affoltern über die Glaubtenstrasse zum Zehntenhausplatz, und nur diese könnten das Problem wirklich lösen, reicht die Kapazität aber nicht. Die Rückstaus vor den Busspuren würden dazu führen, dass die Busse die Busspuren gar nicht ohne Wartezeiten erreichen könnten bzw. es wären weitere Massnahmen nötig, um die überzähligen Autos gar nicht in die Wehntaler-, die Regensberg- bzw. die Binzmühlestrasse einfahren zu lassen (Zuflussdosierungen).

Zu Frage 2: Die Erarbeitung der Netzentwicklungsstrategie 2030 der Verkehrsbetriebe erfolgt in mehreren Phasen: Als Erstes wurden der Siedlungs- und Mobilitätsmarkt analysiert, Netzgestaltungsgrundsätze erarbeitet und so der Handlungsbedarf ermittelt. In dieser Phase wurde auch überprüft, wie gut die für die Liniennetzstudie 2025 getroffenen Annahmen und damaligen Prognosen mit der erfolgten Entwicklung übereinstimmen.

Als Zweites werden für verschiedene Teilgebiete und die Stadtgrenzen überschreitende Verkehrskorridore mögliche Netzvarianten und Tramnetzausbauten diskutiert und bewertet. Diese Phase läuft derzeit. In einer nächsten Phase werden diese Teilnetze aufeinander abgestimmt und zu einem Gesamtnetz 2030 zusammengefügt. Zum Abschluss wird das Ergebnis dokumentiert und für die Kommunikation aufbereitet. Aktuell liegt die Analyse des Teilgebiets Zürich-Nord vor, die Abstimmung und die Verbindungen zu den übrigen Teilgebieten fehlen aber noch.

Der Abschluss der Arbeiten ist für Ende Oktober 2012 vorgesehen, der Schlussbericht und die Kommunikation werden gegen Ende 2012 erfolgen können. Die Verzögerung gegenüber dem ursprünglichen Projektplan, der einen Abschluss der Arbeiten im Sommer 2012 vorsah, ergab sich unter anderem, weil die rasche Siedlungsentwicklung im Bereich Zürich-Nord und Affoltern eine besonders intensive Prüfung und Aktualisierung der Annahmen nötig machte. Ein Mehraufwand resultierte gegenüber der Studie 2025 ferner aus der Überführung des damals verwendeten städtischen Verkehrsmodells ins Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich.

Zu Frage 3: Der Stadtrat stützt sich auf die Fahrgasterhebungen der Verkehrsbetriebe ab. Diese zeigen eine regelmässige Überlastung der Linie 32 während der Hauptverkehrszeiten. Um Abhilfe zu schaffen, werden die Verkehrsbetriebe ab August dieses Jahres sukzessive neu gelieferte Doppelgelenktrolleybusse auf dieser Linie einsetzen und im Dezember 2012 den Takt verdichten. Auf den Linien 61 und 62 zeigen die aktuellen Fahrgastzahlen keine Kapazitätsprobleme, weshalb keine Massnahmen geplant sind.

Zur Stausituation liegen bei den Verkehrsbetrieben die Auswertungen der Leitstelle zu den Verspätungen im Februar 2012 vor. Diese zeigen, dass sich in der Morgenspitze die Lösung stadteinwärts mit einer Dosierung des Zufahrtsverkehrs über Verkehrsregelungsanlagen und die Führung des Busses auf einer separaten Busspur am Stau vorbei recht gut bewährt. Die Fahrzeuge der Linie 32 verkehren dank der Bevorzugung bis zum Zehntenhausplatz pünktlich, erst ab dem Zehntenhausplatz ergeben sich leichte Verspätungen. In der Abendspitze verkehren die Fahrzeuge im Bereich Glaubtenstrasse zwar im Mittel pünktlich, aber je nach Verkehrssituation sehr unregelmässig zu früh oder zu spät. Vor dem Zehntenhausplatz ergeben sich regelmässig Behinderungen durch Stau.

Zu Frage 4: Die Einrichtung von Busspuren auf der Wehntalerstrasse wäre die optimale Lösung zur Stabilisierung des öffentlichen Verkehrs. Sie könnte jedoch erst umgesetzt werden, wenn die entstehenden Leistungseinbussen für den MiV mit anderen Massnahmen aufgefangen werden können (siehe Antwort zu Frage 1). Ob und wann diese möglich sind, ist derzeit offen. Der Stadtrat strebt deshalb die rasche Realisierung einer neuen Tramlinie an. Das Tram Affoltern ist im Agglomerationsprogramm 2. Generation des Kantons Zürich in Priorität B eingetragen, die Realisierung für die Jahre 2019–2022 geplant.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti