

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 6. April 2016

273.

Schriftliche Anfrage von Simone Brander und Simon Kälin betreffend Steuerung der Lichtsignalanlagen für Fussgängerinnen und Fussgänger im Haltestellenbereich des öffentlichen Verkehrs, umgesetzte Anpassungen in den letzten vier Jahren sowie weitere Möglichkeiten und Kriterien für eine Verbesserung der Situation

Am 6. Januar 2016 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Simon Kälin (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/10, ein:

Bereits in der schriftlichen Anfrage 2012/85 wurde das Problem aufgegriffen, dass die Bedürfnisse der Passagiere des öffentlichen Verkehrs bei der Schaltung der Lichtsignalanlagen an den öV-Haltestellen zu wenig berücksichtigt werden. Wenn ein Tram oder Bus in die Haltestelle in der Strassenmitte einfahren will, erhält es Grün. Gleichzeitig erhalten aber auch die parallel fahrenden Autos grün. Zu Fuss Gehende, die das Tram oder den Bus erreichen wollen, haben dann Rot und stehen vor der Wahl, das Tram oder den Bus zu verpassen oder aber bei Rot den Zebrastreifen zu queren. So kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen und zu verärgerten Passagieren.

Gemäss Antwort auf die schriftliche Anfrage 2012/85 ist sich der Stadtrat der Problematik bewusst und die Dienstabteilung Verkehr achtet bei der Steuerung von Lichtsignalanlagen darauf. Leider besteht das Problem aber weiterhin an verschiedenen Haltestellen.

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

1. An welchen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs konnte die geschilderte Problematik in den letzten vier Jahren entschärft werden?
2. Berücksichtigt die Schaltung der Lichtsignalanlagen die geschilderte Problematik in der Hauptverkehrszeit und in der Nebenverkehrszeit gleichermaßen? Falls es Unterschiede bei den Schaltungen zwischen der HVZ und der NVZ gibt: Welche und weshalb?
3. Macht es in Bezug auf die geschilderte Problematik einen Unterschied, ob es sich um eine Bus- oder Tramlinie bzw. um eine Haupt- oder Quartierlinie des öV handelt? Falls ja oder nein: weshalb?
4. Macht es in Bezug auf die geschilderte Problematik einen Unterschied, ob es sich um eine kantonal oder kommunal klassierte Strasse handelt auf der der öV fährt? Falls ja oder nein: weshalb?
5. Heute besteht die geschilderte Problematik u. a. an folgenden Haltestellen: Guggachstrasse, Kantonsschule (beide Richtungen), Kunsthaus (beide Tramhaltestellen), Langmauerstrasse, Sihcity Nord (Buslinie 72 in Richtung Manesseplatz). Wie schätzt der Stadtrat die ausgeführte Problematik an diesen Haltestellen ein? Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, die gefährlichen Situationen an diesen Haltestellen zu entschärfen? Falls ja, wie? Falls nein, weshalb nicht?
6. Welche weiteren (zusätzlich zu den unter Frage 5 aufgeführten) Haltestellen sind von der geschilderten Problematik betroffen? Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, die gefährlichen Situationen an diesen Haltestellen zu entschärfen? Falls ja, wie? Falls nein, weshalb nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Bei der Programmierung von Verkehrsregelungsanlagen sind viele und sich teilweise widersprechende Anliegen zu berücksichtigen. Höchste Priorität hat stets die Sicherheit. Zudem müssen die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden je nach der konkreten örtlichen Situation abgewogen werden. Die in den Fragen 2–4 erwähnten Kriterien spielen dabei durchaus eine Rolle: Haupt- und Nebenverkehrszeiten können unterschiedlich programmiert werden; die Klassierung wie auch die Bedeutung von Linien des öffentlichen Verkehrs (öV) sind Teil der Abwägungen. Die Kriterien können jedoch nicht schematisch und generell priorisiert werden. Jede Verkehrsregelungsanlage wird spezifisch optimal eingestellt.

Die Priorisierung von Bus und Tram, aber auch die Bedürfnisse der Fahrgäste des öV geniessen ein besonderes Gewicht. Die Verkehrssteuerung der Stadt Zürich findet bezüglich

der öV-Priorisierung weltweit Beachtung. Sie leistet einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrsnetzes in der Stadt Zürich.

Die in der Schriftlichen Anfrage angesprochene Situation, in der jemand Bus oder Tram verpasst, weil die Ampel auf Rot steht, ist ärgerlich und soll möglichst vermieden werden. Mit Sicherheit stimmt auch die Beobachtung, dass die Einhaltung des Rotlichts in solchen Situationen geringer ist. Das Queren einer Strasse oder eines öV-Trassees bei Rot ist nicht nur verboten, sondern gefährlich.

Die Fachleute der Verkehrssteuerung der Stadt Zürich bemühen sich stets, komfortable, für die Verkehrsteilnehmenden einleuchtende Programmierungen vorzunehmen. Wo keine befriedigende Situation gelingt, liegt meist ein unlösbarer Interessenkonflikt vor.

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

Zu Frage 1 («An welchen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs konnte die geschilderte Problematik in den letzten vier Jahren entschärft werden?»):

Eine Beantwortung dieser Frage mit Bezug auf den Zeitraum der letzten vier Jahre ist nicht ohne unverhältnismässigen Aufwand möglich.

Auf dem Gebiet der Stadt Zürich stehen rund 6000 Ampeln, die zu rund 400 Lichtsignalanlagen zusammengefasst sind. Jede dieser Lichtsignalanlagen verfügt über ein spezifisches Steuerprogramm. Mit Blick auf die geschilderte Problematik, die bereits mit der erwähnten Schriftlichen Anfrage, GR Nr. 2012/85, thematisiert wurde, hat die zuständige Dienstabteilung Verkehr rund 70 Knoten konkret auf Optimierungspotenzial hin analysiert. Bei gut 20 der untersuchten Knoten ist die Anlage mittlerweile so programmiert, dass die Grünphase optimal auf das Einfahren von Bus oder Tram abgestimmt ist. Bei 15 weiteren Anlagen konnte das Anliegen zumindest teilweise erfüllt werden, so etwa an der Badener-/Stauffacherstrasse. Bei knapp zehn Anlagen sind zurzeit noch Abklärungen im Gange. Bei den restlichen untersuchten Anlagen hat die Überprüfung leider keine Verbesserungsmöglichkeiten ergeben. Der Grund dafür liegt – wie etwa beim Bürkliplatz – vorab in den hohen verkehrlichen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden (Fuss-/Veloverkehr, Tram und Bus sowie motorisierter Individualverkehr MIV).

Zu den Fragen 2 bis 4 («Berücksichtigt die Schaltung der Lichtsignalanlagen die geschilderte Problematik in der Hauptverkehrszeit und in der Nebenverkehrszeit gleichermassen? Falls es Unterschiede bei den Schaltungen zwischen der HVZ und der NVZ gibt: Welche und weshalb?» «Macht es in Bezug auf die geschilderte Problematik einen Unterschied, ob es sich um eine Bus- oder Tramlinie bzw. um eine Haupt- oder Quartierlinie des öV handelt? Falls ja oder nein: weshalb?» «Macht es in Bezug auf die geschilderte Problematik einen Unterschied, ob es sich um eine kantonal oder kommunal klassierte Strasse handelt auf der der öV fährt? Falls ja oder nein: weshalb?»):

Wie erwähnt werden die Schaltungen der Lichtsignalanlagen spezifisch auf die jeweilige Situation angepasst. Es gilt viele Faktoren wie z. B. Kreuzungsgeometrie, Fahrbeziehungen, Verkehrsmanagement oder Tram-/Busanmeldung zu berücksichtigen. Auch die aktuelle Verkehrslast hat an vielen Knoten Einfluss auf die Steuerung. Grundsätzlich soll die Schaltung für den Zugang der Fahrgäste zur öV-Haltestelle dort angeboten werden, wo sie immer gewährleistet werden kann.

Zu Frage 5 («Heute besteht die geschilderte Problematik u. a. an folgenden Haltestellen: Guggachstrasse, Kantonsschule (beide Richtungen), Kunsthaus (beide Tramhaltestellen), Langmauerstrasse, Sihlcity Nord (Buslinie 72 in Richtung Manesseplatz). Wie schätzt der Stadtrat die ausgeführte Problematik an diesen Haltestellen ein? Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, die gefährlichen Situationen an diesen Haltestellen zu entschärfen? Falls ja, wie? Falls nein, weshalb nicht?»):

Haltestelle Guggachstrasse

Der Knoten Guggach-/Milchbuck-/Schaffhauserstrasse ist einer der untersuchten Knoten. Hier konnte zumindest eine geringfügige Verbesserung vorgenommen werden.

Ohne Tramanmeldung erhalten die Zufussgehenden und Velofahrenden über die Schaffhauserstrasse eine parallel durchgehende Grünphase; die Velofahrenden queren die Fahrstreifen in beide Richtungen sowie das öV-Trasse in der Mitte. Geprüft wurde die Frage, ob bei einer Trameinfahrt in die Haltestelle den Zufussgehenden Grün und den Velofahrenden gleichzeitig Rot angezeigt werden könnte; denn die Velospur steht im Konflikt zur Tramphase, der Fussgängerstreifen hingegen nicht. Diese unterschiedliche Steuerung für den Fuss- und Veloverkehr ist nicht möglich, da sie leicht missverstanden werden könnte und gefährlich wäre. Daher muss an dieser Stelle auf die Priorisierung der Zufussgehenden beim Einfahren des Trams verzichtet werden. Eine kleine Verbesserung konnte aber beim Haltestellenaufenthalt des Trams zugunsten der Zufussgehenden vorgenommen werden: Die Fahrgäste können die Haltestelle dadurch rascher verlassen.

Haltestelle Kantonsschule

Der Knoten Kantonsschul-/Rämi-/Zürichbergstrasse konnte optimiert werden, sodass den Zufussgehenden eine auf die Einfahrt des Trams abgestimmte Grünphase angeboten werden kann.

Haltestelle Kunsthaus

Das Gebiet rund um den Heimplatz ist verkehrlich absolut ausgereizt. Die verschiedenen Ansprüche sind durch die Weite des Knotensystems, die Zahl und Bedeutung der verkehrenden öV-Linien und das Zusammentreffen mehrerer überkommunal klassierter MIV-Achsen dermassen zahlreich, dass eine Verbesserung ohne Reduktion von Abhängigkeiten und Fahrbeziehungen nicht möglich ist. Der Heimplatz ist verkehrlich einer der komplexesten und einflussreichsten Knoten im städtischen Verkehrssystem.

Haltestelle Langmauerstrasse

Der Knoten Langmauer-/Winterthurerstrasse wurde überprüft. Die Steuerung läuft schon seit mehreren Jahren zugunsten der Zufussgehenden. Diese Verbesserung war auch aufgrund des nahe gelegenen Kindergartens wichtig.

Haltestelle Sihlcity Nord (Buslinie 72 in Richtung Manesseplatz)

Der Knoten Beder-/Manesse-/Eden-/Giesshübelstrasse wird immer wieder in vielerlei Hinsicht überprüft. Nicht nur die Anliegen der Zufussgehenden sondern auch alle andern, insbesondere jene der Velofahrenden, können an diesem Knoten nur ungenügend berücksichtigt werden. Es sind schlicht zu viele Ansprüche an diesen Knoten gestellt, sodass eine Verbesserung ohne grosse bauliche oder verkehrliche Massnahmen nicht möglich ist.

Zu Frage 6 («Welche weiteren (zusätzlich zu den unter Frage 5 aufgeführten) Haltestellen sind von der geschilderten Problematik betroffen? Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, die gefährlichen Situationen an diesen Haltestellen zu entschärfen? Falls ja, wie? Falls nein, weshalb nicht?»):

Wie einleitend erwähnt, hat die Dienstabteilung Verkehr die aus ihrer Sicht relevanten Knoten konkret überprüft und in einigen Fällen Verbesserungen realisieren können. Immer wieder richten sich Verkehrsteilnehmende mit Wünschen und Hinweisen an die Stadt. Diese werden stets konkret geprüft und nach Möglichkeit aufgenommen. In den Fällen, bei denen eine Verbesserung nicht möglich ist, wird dies schriftlich oder vor Ort begründet.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti