



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 171. Ratssitzung vom 24. November 2021

### 4643. 2020/322

**Postulat von Simone Brander (SP), Markus Knauss (Grüne) und 9 Mitunterzeichnenden vom 08.07.2020:**

**Konzept mit Massnahmen und institutionalisierten Prozessen für eine konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

*Simone Brander (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2736/2020): Das Postulat fordert ein Konzept mit entsprechenden Massnahmen und institutionalisierten Prozessen, mit dem der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert werden kann. Gleichzeitig soll die Zusammenarbeit zwischen der Dienstabteilung Verkehr (DAV), dem Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) und den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) gestärkt und institutionalisiert werden. Auch die Zusammenarbeit mit den kantonalen Zuständigen soll weiter verbessert werden. Der öffentliche Verkehr steckt noch immer und immer wieder im Stau der Autos. Auf dem Stadtgebiet gibt es verschiedene überlastete Knoten – Beispiele sind der Zeltweg, der Zehntenhausplatz, der Meierhofplatz – sowie kapazitätskritische Abschnitte, wie an der Limmatstrasse, der Bahnhofstrasse, der ETH Hönggerberg und am Stauffacher. Die Pünktlichkeit von Tram und Bus nahm in den letzten Jahren ab. Nur ein pünktlicher öffentlicher Verkehr ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr. Im Januar 2020 wurde angekündigt, dass das TAZ, die DAV und die VBZ ihre Zusammenarbeit zur ÖV-Bevorzugung so verstärken, dass die Schwachstellen an einzelnen Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen, an VBZ-Linien und an Abschnitten mit Mischverkehr untersucht werden. Im Januar 2020 planten die Dienstabteilungen, die zehn dringendsten Örtlichkeiten und zwei ÖV-Linien zu analysieren und mit abgestimmten Anpassungsvorschlägen umzusetzen. Gemäss der Antwort des Stadtrats im Geschäft GR Nr. 2021/80 wurde eine neu geschaffene Arbeitsgruppe zwischen der DAV und den VBZ eingesetzt, die das Ziel hatte, mittels Steuerungsanpassungen Verbesserungen entlang von ÖV-Korridoren zu erreichen. So konnte per Juli 2021 an vierzehn Strecken und Knoten punktuell etwas für den öffentlichen Verkehr gemacht und die Bevorzugung verbessert werden. Mit Blick auf die gesamte Stadt und das ÖV-Angebot sind die bisherigen Erfolge zur Bevorzugung nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Es gibt noch viel zu tun, um den öffentlichen Verkehr aus dem Autostau zu holen. Ende 2019 beschloss der Kantonsrat, das Strassengesetz des Kantons Zürich dahingehend zu ändern, dass der öffentliche Verkehr bei den Projektierungsgrundsätzen zu priorisieren ist. Dieser Projektierungsgrundsatz soll in der Stadt schnell umgesetzt werden, damit der öffentliche Verkehr an den Knoten und auf den Abschnitten nicht mehr vom motorisierten Individualverkehr (MIV) behindert wird. Das soll selbstverständlich auch auf den kantonal klassierten Strassen konsequent umgesetzt werden. Heute hat der öffentliche Verkehr dort leider keine Priorität. Es mutet zynisch an, wenn die Volkswirtschaftsdirektorin in*



den Medien einen starken öffentlichen Verkehr für Zürich fordert, während auf den kantonalen Strassen weiterhin der MIV bevorzugt wird. Das muss sich ändern und ich bin froh, dass der Kantonsrat das auch einsah. Wird der öffentliche Verkehr aus dem Stau der Autos geholt, ist es möglich, weitere Temporeduktionen im Zusammenhang mit der Reduktion des übermässigen Lärms kostengünstig umzusetzen, sodass weniger Menschen unter Lärm leiden und die Lärmschutzvorgaben eingehalten werden können.

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 2. September 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Hört man meiner Vorrednerin zu, hat man den Eindruck, dass man mit dem öffentlichen Verkehr in Zürich nicht vorwärtskommt. Das ist natürlich nicht der Fall. Seit Jahrzehnten ist das SESAM-System im Einsatz, das dem öffentlichen Verkehr Vortritt vor dem MIV gibt. Das Postulat stellt ein Misstrauen gegenüber der DAV, dem TAZ und den VBZ dar: Sie würden mangelhaft zusammenarbeiten. Das ist nicht der Fall. In der Stadt gibt es diverse Knoten wie den Klusplatz oder den Zeltweg: Es sind Plätze mit historischer Bausubstanz, die heute für alle Verkehrsteilnehmer an ihre Belastungsgrenzen stossen. Es gibt eine wesentliche Schwachstelle für den öffentlichen Verkehr: die Koordination bei den Baustellen. Das wird von verschiedensten Dienstabteilungen angegangen, dort besteht Verbesserungsspielraum. Das Hauptproblem während der Stosszeit ist die Eigenbehinderung. Das wird hingenommen und nirgends thematisiert. Es ist auch die Überbevölkerung. Wir können den öffentlichen Verkehr sehr sicher und fahrplantreu gestalten, beispielsweise mit einer separaten Linienführung wie beim Tram 7 und 9 beim Tierspital. Der öffentliche Verkehr ist aber nicht nur durch die Belastung unter Druck, sondern auch durch linke Politik. Ein Beispiel ist die Langstrassenunterführung, wo die Busspur für Velostreifen geopfert wird, obwohl das nicht notwendig ist. In Höngg haben wir die Tempo-30-Obsession, die nicht zur Steigerung der ÖV-Attraktivität beiträgt. Und immer noch wird das Narrativ verfolgt, dass Tempo 30 lärmsenkend sein soll. Das ist schlichtweg nicht der Fall.

Weitere Wortmeldungen:

**Andreas Egli (FDP):** Wir stimmen dem Postulat zu. Mit einer Eingabe am 22. Mai 2019 forderten wir eigentlich dasselbe: «Der Stadtrat wird aufgefordert eine Strategie zu erstellen, wie der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich beschleunigt, mindestens aber eine weitere Verlangsamung abgewendet werden kann. Dabei sind Risiken, Chancen und Massnahmen zu nennen, zu werten und daraus abgeleitet, das weitere Vorgehen darzulegen.» Sie hatten sich «erblödet», das Postulat damals abzulehnen. Unterdessen reichten Simone Brander (SP) und Markus Knauss (Grüne) mit neun Mitunterzeichnenden am 8. Juli 2020 ein Postulat ein, das mehr oder weniger dasselbe fordert. Wir fordern eine konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, keine weitere Verlangsamung und eine Beschleunigung. Wir stehen hinter diesen Forderungen, weshalb wir dem vorliegenden Postulat zustimmen. Als Beispiele werden die Limmatstrasse und die Bahnhofstrasse aufgeführt, wo etwas getan werden kann. An der Bahnhofstrasse gibt es mit Ausnahme von einzelnen Verirrten keinen MIV. So gibt es auch keine Signalisierungsmöglichkeit für eine Priorisierung. Auf dem Meierhofplatz kann das Ei des Kolumbus auch nicht gefunden werden. Für die dortige Situation machten bereits einige schlaue,



*anwesende Köpfe verschiedene Vorschläge. Andere Anwesende, konkret die SP, sorgten dafür, dass immer noch kein Projekt umgesetzt wurde, obwohl das schon lange fällig wäre. Wenn Derek Richter (SVP) sagt, dass die Koordination der DAV, des TAZ und der VBZ kein Problem sei, muss ich ihm widersprechen. Es ist ein Problem, teilweise wird sehr schlecht koordiniert. Es gab Situationen, in denen vom TAZ Varianten erarbeitet wurden, namentlich an der Rämistrasse. Erst als uns dies präsentiert wurde, erfuhren die VBZ davon, dass es zu einer massiven Verschlechterung der Tramverbindungen geführt hätte. Es ist ein Problem, dass die verschiedenen Dienstabteilungen und Departemente in der Stadt teilweise überdotiert sind und vor lauter Koordination nicht mehr zur Sache diskutieren können und nur noch Schwierigkeiten haben. So kommt man nicht weiter und kann keine gute Lösung finden. Eine Verschlankung tut not. Wenn implizit der Auftrag erteilt wird, dass gewisse Dienstabteilungen zusammengezogen und effizienter gestaltet werden, ist das ein weiterer Grund, das Postulat zu unterstützen.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *Mein Vorredner interpretierte eine Verwaltungsreform hinein. Das würde ich sehr gern unterstützen – im Gegensatz zu diesem Vorstoss. Es ist schön, dass die Fachstellen zum Austausch aufgefordert werden. Das zeigt, dass wir scheinbar zu viele haben, die sich mit dem Thema Verkehr auseinandersetzen. Gleichzeitig wird der Stadtrat aufgefordert mit dem Kanton zu sprechen. Man könnte meinen, der Stadtrat habe die Wahl, sich mit dem Kanton auszutauschen, sodass er mit einem Postulat dazu aufgefordert werden muss. Etwas weiteres stört die GLP im Postulat: Ich weiss nicht, ob ich tatsächlich in jedem Fall den öffentlichen Verkehr an erster Stelle will. Ist an jedem Ort, bei jeder Quartierbuslinie tatsächlich elementar, dass sie Vortritt hat und dass sie das wichtigste Glied ist? Ist auf einer Strecke, die neben einer Hauptachse verläuft, der Zufussgehende oder der Velofahrende wichtiger? Wenn dem Stadtrat der Auftrag erteilt wird, dass der öffentliche Verkehr überall an erster Stelle kommt, sind wir bei einem Grundsatz, den die GLP nicht teilt. Wir wollen eine Einzelfallbeurteilung. Es gibt Fälle, wo der öffentliche Verkehr ganz klar erste Priorität hat. Es gibt aber auch Orte, wo das nicht der Fall ist, so etwa die Buslinie 35, die durch das Quartier Altstetten fährt.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Die Postulantin sagte eingangs ihres Votums, dass der öffentliche Verkehr an Verspätungen leidet. Ich benutze oft den öffentlichen Verkehr. Die Ankunft des Trams wird jeweils auf den Tafeln minutengenau angegeben. Ich war ziemlich überrascht, dass das ziemlich genau stimmt. Auch stelle ich fest, dass die S-Bahn sehr pünktlich fährt. Man kann nicht sagen, dass der öffentliche Verkehr unpünktlich ist. Er ist pünktlich, abgesehen von wenigen Ausnahmen, die er sich selbst zugeführt hat, beispielsweise wenn Studenten an der Universität ins Tram einsteigen wollen und dies in einer Schlange bei der vordersten Türe geschieht. Die Pünktlichkeit ist möglich, weil die Priorisierung bereits stattfand. Für die Autofahrer bedeutet das, dass die Ampel nur für wenige Sekunden grün ist. Dann muss man eine halbe Minute warten, bis das Tram vorbeifährt. In Amerika steht bei den Kreuzungen eine «Do not block intersection»-Tafel – die Kreuzung soll nicht blockiert werden. Wenn die Trams nicht in eine Haltestelle einfahren können, fahren sie auf die Kreuzung und bleiben dort stehen, sodass die Autos auch bei der Grün-Phase warten müssen. Dass dies ein Beitrag für die Lärmreduktion sein soll, ist die Mär, die zu Tempo 30 erzählt wird. Wir konnten erst gerade lesen, dass nicht Zürich, sondern Lugano und Lausanne vom Lärm belastet sind. Wir*



4 / 4

*haben bereits unzählige Mal ausgeführt, warum Tempo 30 nicht lärmsenkend ist. In der Realität dient das Postulat nur dazu, Tempo 30 durch die Hintertüre durchzusetzen.*

**Peter Anderegg (EVP):** *Der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich gehört zu den pünktlichsten Verkehrsbetrieben, die ich kenne. Das ist nicht zuletzt so, weil er gegenüber dem MIV stark priorisiert wird. Das ist gut so. Dass nicht alle Trams und Busse immer pünktlich sind, liegt in der Natur der Sache und ist nicht vollständig vermeidbar. Kurz vor Corona war ich mit einem ausländischen Gast in der Stadt. Er war beeindruckt und sagte, dass die Uhren nach dem Bus oder Tram gestellt werden könnten. Für einen Amerikaner mag das zutreffen. Aber wir Einheimischen werden bereits nervös, wenn ein Bus oder ein Tram 30 Sekunden zu spät kommt. Wir sind auf einem sehr hohen Niveau unzufrieden. Im internationalen Vergleich ist unser öffentlicher Verkehr unbestritten pünktlich. Beim Postulat macht mir Sorgen, dass eine konsequente, flächendeckende Bevorzugung zu ungeeigneten Situationen führen kann. Stellen Sie sich eine Kreuzung vor, die vom öffentlichen Verkehr stark frequentiert wird. Es kann zu einer totalen Blockade des privaten Verkehrs führen, wenn jedes Tram und jeder Bus immer sofort fahren kann. Wir sind für die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, können das Postulat aber nicht unterstützen. Wir werden uns bei der Abstimmung enthalten.*

Das Postulat wird mit 78 gegen 25 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat