



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 152. Ratssitzung vom 3. September 2025

5016. 2024/223

Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Sandra Gallizzi (EVP) vom 22.05.2024: Pilotprojekt auf den Busspuren der Hardbrücke für einen Versuch und die Vereinfachung des Carpoolings durch die Nutzung des Zusatzschilds «Mitfahr-gemeinschaft»

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Reto Brüesch (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3203/2024): *Sandra Gallizzi (EVP) und ich haben dieses Postulat eingereicht, um in der Stadt eine Grundlage für Mitfahrgelegenheiten zu schaffen – nicht nur gesetzlich, sondern auch, um es zu erproben. In der Schweiz sitzt meist nur eine Person im Auto, besonders zu den Pendlerzeiten. Die Bevölkerung im Kanton Zürich und in der Stadt wächst und damit auch die Anzahl Autos – deshalb braucht es Lösungen. Seit dem 1. Januar 2023 existiert in der Schweiz das Verkehrsschild «Mitfahrgemeinschaften». In den Kantonen Genf und Tessin läuft ein Pilotprojekt. Es ist an der Zeit, dass die Stadt Zürich mitmacht und nach Lösungsansätzen sucht. In einem Pilotprojekt soll erprobt werden, was gut läuft und was besser gemacht werden kann. Die Stadt braucht ein Instrument, um Fahrgemeinschaften bevorzugen zu können, um sie zu fördern. Ein Vorteil ist die Zeiteinsparung im Morgen- und Abendverkehr. Sitzen mehr als eine Person im Auto, kann die Mitfahrspur genutzt werden. Der zweite Vorteil ist ein Nachhaltigkeitseffekt: Wenn mehr in einem Auto mitfahren, sind weniger Autos unterwegs und man spart Abgase und Energie ein. Ein verbreiteter Vorbehalt ist die Ausbremsung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), wenn auf der Fahrspur von Bus und Velo gefahren werden darf. Dies wurde bis heute nicht belegt. Mit diesem Pilotprojekt soll getestet werden, ob dieser Vorbehalt gerechtfertigt ist. Der zweite Vorbehalt lautet, die Kontrolle der Anzahl Personen im Auto nehme mehr Personal in Anspruch. Doch auch die jetzigen Busspuren werden von Zeit zu Zeit durch die Polizei kontrolliert. Mit einem Pilotprojekt auf der Hardbrücke, der meistbefahrenen Strasse in der Stadt Zürich, wollen wir einen überschaubaren Bereich tangieren. Mit Fahrgemeinschaften würde das Stauproblem entschärft und die Umwelt gefördert. Eine Studie des Bundesamts für Strassen (ASTRA) kommt zum Schluss, dass durch die Förderung von Fahrgemeinschaften im Raum Zürich bis zu 35 Prozent des Auto-Pendelverkehrs abnähme. Das müsste ein Anliegen aller Parteien sein. In Amerika gibt es langjährige Erfahrungen. Im Jahr 1973 entstand die erste Fahrgemeinschaftsstrecke in Virginia – auch aufgrund der Ölkrise, damit weniger Autos unterwegs waren. Diese Strecke ist 48 Kilometer lang*



und kann heute in 29 Minuten bewältigt werden. Auf der regulären Strecke dauert die Fahrt doppelt so lang. In Amerika existieren über 2000 Kilometer Fahrgemeinschaftsstrecken. In Frankreich, Holland, Norwegen, Grossbritannien und Spanien gibt es sie ebenfalls. Seit dem Jahr 2023 sind vielerorts Fahrgemeinschaftsspuren entstanden. Nun soll auch Zürich dieses bewährte Modell testen. Funktioniert es auf der Hardbrücke, kann es bis zum Albisriederplatz ausgebaut werden. Ein Bericht soll zeigen, ob es sich bewährt.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Reto Brüesch (SVP) hat die Vorteile dieser Mitfahrgemeinschaften umfassend aufgezeigt und Beispiele aus anderen Ländern genannt, wo diese gut funktionieren. Hier soll jedoch ein Pilotprojekt auf den Busspuren der Hardbrücke umgesetzt werden. Die Busspur auf der Haarbrücke endet mit einer Busschleuse, sodass der ÖV bevorzugt werden kann. Diese Busschleuse wird nur dann auf Grün geschaltet, wenn sich ein Bus mittels Sesam-Anmeldesystem am Detektor vor der Lichtsignalanlage anmeldet. Carpooling-Fahrzeuge verfügen über keine Sesam-Sensoren, die eine freie Fahrt bei den Lichtsignalanlagen freischalten könnten. Die Öffnung der Busspuren auf der Hardbrücke zwischen der Rosengartenstrasse und dem Hardplatz ist deshalb technisch nicht möglich. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Abgeschrieben wurde mir zum letzten Mal vermutlich in der Sekundarschule. Das Postulat GR Nr. 2023/43 von Markus Knauss (Grüne) und mir forderte erstmals die Testung des Mitfahrgelegenheitssymbols in dieser Stadt, konkret auf der Thurgauerstrasse. Die Überweisung des vorliegenden Postulats ist nicht nötig, denn der Stadtrat und die Dienstabteilung Verkehr (DAV) müssen bereits unseres umsetzen. Das Originalpostulat wählte bewusst einen Ort am Stadtrand, denn im Zentrum führt jede Schraube, die gedreht wird, zum Verkehrskollaps. Lehnen Sie dieses Postulat bitte ab.

Sandra Gallizzi (EVP): Man kann nicht unbedingt behaupten, die Amerikaner wären gute Vorbilder, doch in dieser Beziehung haben sie uns eindeutig etwas voraus. Reto Brüesch (SVP) hat es gesagt: In den USA gibt es schon seit vielen Jahrzehnten Carpooling respektive Fahrgemeinschaften. Insbesondere auf Einbahnstrecken in Grossstädten verzeichnet das Modell grossen Erfolg und hilft mit, Stau zu verhindern. Eine spezielle Spur darf nur durch Carpooling-Fahrzeuge und Taxis genutzt werden. Auch bei uns bietet der Besetzungsgrad der Personenwagen grosses Potenzial. Zu den Spitzenzeiten sitzen in der Schweiz durchschnittlich nur gerade 1,6 Personen in einem Fahrzeug. Ein Pendlerauto ist durchschnittlich sogar nur mit 1,1 Personen besetzt. Durch die geringe Auslastung des Autos wird viel Verkehr und Parkplatzbedarf erzeugt. Mit der Bildung von Fahrgemeinschaften wird beides reduziert, was im Interesse von uns allen liegt. Im Carpooling sind mindestens zwei Personen involviert, die sich das Fahrzeug für eine gemeinsame Fahrt teilen, um einen bestimmten Zielort zu erreichen. Die Mindestzahl kann variiert werden. STR Karin Rykart hat das Problem mit der Vorfahrt der Busse erwähnt. Früher oder später gibt es bestimmt eine Möglichkeit, dieses zu lösen. Das kann nicht



der Grund sein, das Pilotprojekt nicht zu realisieren. Wie im Postulat steht, könnte durch das Bilden von Fahrgemeinschaften einiges getestet werden: ob eine Verlagerung im Alltag stattfindet und ob die Belegung im Freizeitverkehr hoch genug ist.

Reis Luzhnica (SP): Reto Brüesch (SVP) meinte, es handle sich um einen überschaubaren Bereich, doch dieser ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt Zürich. Alles ist aufeinander abgestimmt. Bei einer so gravierenden Veränderung würde der Verkehr kollabieren. Die Bevorzugung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) steht im Widerspruch zur städtischen Verkehrsstrategie, die bewusst den ÖV sowie den Velo- und Fussverkehr fördert. Fahrgemeinschaften mögen sinnvoll sein, aber nicht auf Kosten des ÖV. In den USA existieren sechsspurige Autobahnen, wovon eine Spur für Fahrgemeinschaft reserviert ist. Auch von dort kennen wir aber Bilder des Verkehrskollapses mit 24-Stunden-Stau. Die USA sind ein schlechtes Vorbild punkto Verkehrspolitik. Die Idee läuft auch den städtischen Klimazielen entgegen. Die Gewerkschaft der Verkehrsbetriebe (VBZ) beschwert sich bereits, wenn sie sich beim Bad Allenmoos die Busspur mit dem MIV teilen muss. Wir sollten sie nicht noch mehr verärgern. Es existiert schon eine Bevorzugung von Fahrgemeinschaften: Das nennt sich VBZ. Wir lehnen das Postulat ab.

Martina Zürcher (FDP): Wir lehnen das Postulat aus ähnlichen Gründen wie die GLP ab. Rosengarten und Hardbrücke sind ein sehr fragiles System. Auch wenn wir Fahrgemeinschaften eine gute Sache finden, ist es definitiv der falsche Ort für ein Pilotprojekt.

Reto Brüesch (SVP): STR Karin Rykart sprach die Busschleusen mit Sesam-System an. Mit Bodenschlaufen beim Lichtsignal kann die Schleuse auch für nahende Autos automatisch geöffnet werden. Sven Sobernheim (GLP) meinte, wir würden abkupfern. Das tun alle Parteien. Auf der Thurgauerstrasse, einer Haupteinfallsachse von Zürich-Nord, wollt ihr den Verkehr auf einer Spur konzentrieren. Dort existiert keine separate Busspur, sondern eine Tramlinie. Schon jetzt gibt es Stau. Bei nur noch einer Spur und 30er-Zone wird sich dieser verdoppeln. Reis Luzhnica (SP) sagte, das Klimaziel könne so nicht erreicht werden, doch eigentlich sparen die Mitfahrgelegenheiten Energie und CO₂ ein.

Das Postulat wird mit 21 gegen 87 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat