



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 96. Ratssitzung vom 29. Mai 2024

### 3254. 2023/536

#### **Weisung vom 22.11.2023:**

#### **Postulat von Anjushka Früh und Michel Urben betreffend Bericht betreffend Auswertung der 2019 auf der Wehntalerstrasse realisierten Busspuren auf Teilabschnitten, Bericht und Abschreibung**

Antrag des Stadtrats

1. Vom vorliegenden Bericht betreffend Auswertung der 2019 auf der Wehntalerstrasse realisierten Teilabschnitten auf Teilabschnitten wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat GR Nr. 2020/164 von Anjushka Früh und Michel Urben betreffend Bericht betreffend Auswertung der auf der Wehntalerstrasse realisierten Busspuren auf Teilabschnitten wird als erledigt abgeschlossen.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferat:

**Heidi Egger (SP):** Die Stadt hat im März 2020 auf der Wehntalerstrasse im Abschnitt Hungerbergstrasse–Käferholzstrasse auf vier Abschnitten Busspuren in Betrieb genommen. Dabei wurde eine der zwei stadteinwärts führenden Spuren des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten einer neuen Busspur aufgehoben. Im Jahr 2021 wurde die Wirksamkeit der Busspuren im Rahmen einer Problem- und Konfliktanalyse überprüft. Dabei wurden Datengrundlagen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des MIV analysiert. Die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs wurde mit Hilfe einer «Road Safety Inspection» (RSI) überprüft, um gefährliche Schwachstellen zu identifizieren. Die Wehntalerstrasse wird von verschiedenen Buslinien befahren. Die Linie 32 nutzt alle vier Busspuren. Die Linie 61/62 braucht zwischen Neuaffoltern und dem Knoten Zehntenhausplatz drei davon. Die Linien 40 und 491 wurden nicht untersucht, weil sie ein weniger dichtes Fahrtenangebot aufweisen und nur wenig von den Busspuren profitieren. Eine Auswertung der Fahrzeiten vor und mit den Busspuren hat ergeben, dass bei allen Buslinien vor allem während der Abendspitzenstunden eine klare Reduktion der Fahrzeitstreuung festgehalten werden konnte. Eine reduzierte Streuung der Fahrzeiten bedeutet, dass die Busse konstantere Fahrzeiten aufweisen und nicht im Abendverkehr steckenbleiben. Die Busspuren wirken sich somit ausgesprochen positiv auf die Betriebsstabilität und Pünktlichkeit der Buslinien aus. Stadtauswärts konnten die Verluste pro Fahrt um beinahe drei Minuten gesenkt werden. Stadteinwärts konnten ebenfalls Fahrzeitreduktionen erzielt werden. Um Rückschlüsse auf unerwünschten Ausweichverkehr



durch Quartierstrassen ziehen zu können, wurde die Veränderung der Verkehrsbelastung in der Wehntalerstrasse zwischen Frühling 2019 und Frühling 2021 untersucht. Dazu wurde die automatische MIV-Zählstelle in der Wehntalerstrasse zwischen der Furttalstrasse und dem Zehntenhausplatz ausgewertet. Um herauszufinden, ob die Reduktion der Verkehrsmengen einen Zusammenhang mit der Umsetzung der Busspuren hat, wurden vier weitere MIV-Zählstellen im Gebiet um die Wehntalerstrasse ausgewertet. Bei allen Messstellen wurde im untersuchten Zeitraum eine Reduktion der Verkehrsmenge um sechs bis zwölf Prozent festgestellt. Um problematische Strassenabschnitte zu erkennen, wurden die Veloführung entlang der Wehntalerstrasse auf dem Abschnitt Radiostudio–Holzerhurd und die Verbindungen zur geplanten, parallel verlaufenden Velovorzugsroute untersucht. Es wurden Zählungen der Velofrequenzen durchgeführt, Schwachstellen mit Hilfe einer RSI identifiziert und Optimierungsmassnahmen skizziert. Im Untersuchungsperimeter wurden 60 Problem- und Konfliktstellen gefunden. Eine fehlende oder zu schmale Veloinfrastruktur und die nicht sichtbare Veloführung sind die hauptsächlichlichen Schwachstellen. Grundlegende Verbesserungen können erst mit dem Projekt «Tram Affoltern» umgesetzt werden. Alle Sicherheitsdefizite und Verbesserungsvorschläge wurden dem «Veloexpress-Team» zur Prüfung übergeben und sollen bald umgesetzt werden. Das Fazit des Berichts lautet: Der öffentliche Verkehr profitiert massgebend von den Busspuren. Die früher teils grosse Streuung der Reisezeiten der Buslinien 32 und 61/62 konnte reduziert werden, was sich positiv auf die Betriebsstabilität und Pünktlichkeit der Busse auswirkt. Die Busspuren führen zu keiner Verlagerung des MIV ins Quartier. Eine umfassende Verbesserung der Defizite und Schwachstellen der Veloführung ist nur mit der Umgestaltung des Strassenraums möglich und wird erst mit dem «Tram Affoltern» kommen. In der Kommission stellten wir diverse Fragen zu den Busspuren, den reduzierten Fahrbahnen und der Veloführung. Wir diskutierten die Busse, die trotzdem noch im Stau stecken bleiben. Man kann feststellen, dass alle aufs «Tram Affoltern» warten und dass die Verwaltung vorher nicht viele Veränderungen machen möchte oder kann. Trotzdem nahmen die Kommissionsmitglieder den Bericht beinahe einstimmig ab; die FDP war in der Enthaltung. Bei Dispositivziffer 1 wurde zweimal das Wort «Teilabschnitten» gebraucht; zuerst müsste es «Busspuren» heissen.

Weitere Wortmeldungen:

**Andreas Egli (FDP):** Nachdem der Fehler im Antrag mit den «Teilabschnitten» und «Busspuren» korrigiert wurde, können wir von der Enthaltung in die Zustimmung wechseln. Nein das ist nicht der Grund – wir waren schlichtweg nicht bereit und hatten noch nicht in der Fraktion beschlossen. Wir denken, dass der Bericht erhellend ist. Insbesondere zeigte sich, dass mit diesen Lösungen tatsächlich ein effizienterer Busbetrieb möglich ist. Die Nachteile für den MIV sind aus meiner Sicht zumutbar. Wenn ich auf dieser Strecke fahre, dann habe ich nur ein Problem: Wenn es dunkel ist und regnet, dann ist die Spurführung schwer erkennbar. Die Linie ist nicht durchgezogen und macht seltsame Kurven, beispielsweise bei der Abzweigung in Richtung Höngg. Für ungeübte Fahrer ist das nicht ganz einfach, allenfalls sind dort noch Verbesserungen möglich.



**Anjushka Früh (SP):** Die Busspuren führten zu massiven Verbesserungen für den ÖV in Affoltern. Ich möchte daran erinnern, dass es eigentlich nur eine halbe Busspur ist. Für eine ganze Busspur hatte es leider nicht gereicht. Ich bedauere das insbesondere, weil das Argument für die nicht durchgehende zweispurige Busspur war, dass es zu massivem Ausweichverkehr ins Quartier kommen würde. Der Bericht zeigte sehr schön auf, dass dieser Ausweichverkehr ein Mythos ist, dass das kein Problem ist. Das Argument können wir in die Schublade schieben und vergessen. Auch bei einer vollwertigen Busspur wäre es zum gleichen Resultat gekommen. Der ÖV im Quartier Zürich-Affoltern hat nach wie vor seine Schwierigkeiten. Die Auslastung ist sehr gut, manchmal grenzwertig. Es gibt immer noch Zeiten, in denen die Busse im Stau stehen oder überfüllt sind. Der Stadtrat sagte vor Jahren, dass eine Überlastung der öffentlichen Verkehrsverbindungen ins Quartier Affoltern absehbar sei. Darum reichten die Fraktionen SP, Grüne, GLP und Die Mitte/EVP ein Postulat ein, das den Stadtrat auffordert, Verbesserungen für die Busse umzusetzen bis das Tram kommt. Denn bis es soweit ist, werden viele Jahre vergehen – vorgesehen sind sechs Jahre. Ob das Tram dann tatsächlich fährt, steht in den Sternen. Ich bitte den Stadtrat ausdrücklich, das Postulat ernst zu nehmen und die dringend notwendigen Verbesserungen umzusetzen. Weil die Überlastung unbestritten absehbar ist, müssen Massnahmen ergriffen und nicht nur auf das Tram gewartet werden.

**Stephan Iten (SVP):** Wir stimmen diesem Bericht zu, aber nicht mit Begeisterung. Nach den Voten muss ich ein paar Dinge korrigieren. Anjushka Früh (SP) sagte, dass der befürchtete Ausweichverkehr nicht entstanden sei. Wohin soll er denn ausweichen? Der Verkehr kann weder auf die Riedenhaldenstrasse noch auf die Fronwaldstrasse, die zur Bahnschranke führt, ausweichen; er muss dort fahren, das geht nicht anders. Der MIV wurde massiv eingeschränkt. Früher hatten wir eine Grüne Welle von der Kreuzung Glaubtenstrasse/Wehntalerstrasse bis zum Zehntenhausplatz. Jetzt ist beinahe jede Ampel rot, ohne dass jemand die Strasse überqueren wollte oder ein Bus käme. Bei jedem Lichtsignal muss ich stehen, fahre los und stehe beim nächsten Lichtsignal wieder. Das haben wir dank der Busspur. Die Verkehrsführung ist sehr schlecht – für Auswärtige, wenn es dunkel ist und regnet, ist es schwierig zu erkennen, wo man durchfahren muss. Die seltsamen Kurven müssen wir wegen den Busspuren machen; darum sieht man auch den einen oder anderen auf der Gegenfahrbahn. Im Stossverkehr muss sich auch der Bus hineinflechten. Die Blaulichtorganisationen haben keine Chance mehr durchzukommen, weil alle Spuren benutzt sind. Es ist nicht alles Gold, was glänzt. Ihr konntet Spuren abbauen, das ist in eurem Sinn – es ist aber keine ideale Lösung. Der MIV wurde massiv eingeschränkt. Auch wenn man sagt, dass sich der Mythos nicht bewahrheitet habe, steht man länger im Stau, ein Ausweichen ist nicht möglich.

**Samuel Balsiger (SVP):** Die SP-Sprecherin sagte, dass die Überlastung des öffentlichen Verkehrs absehbar sei. Wir müssen die Masseneinwanderung stoppen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.



**STR Simone Brander:** Die Überprüfung der Wehntalerstrasse hat einige Schwachstellen beim Bus- und Velonetz ergeben. Die Verkehrsbetriebe (VBZ) konnten dadurch bereits Optimierungen für den Busbetrieb vornehmen. Aus ihrer Sicht gibt es bis zur Umsetzung des Trams keine weiteren Massnahmen, die für den Busbetrieb nötig wären. Die meisten Schwachstellen beim Velonetz sind darauf zurückzuführen, dass es im Moment keine Veloinfrastruktur hat. Dieses Problem können wir mit dem Projekt «Tram Afoltern» beheben. Wenn alles reibungslos läuft, dann haben wir entlang der Wehntalerstrasse ab Dezember 2029 zusammen mit dem Tram eine angemessene Veloinfrastruktur. Es gibt Sofortmassnahmen, die wir umsetzen können. Es sind erste bauliche Anpassungen. Wo es nötig und möglich ist, verbreitern wir die Mittelinseln und trennen die Veloführung vom Trottoir. Wir verbessern auch die Markierungen; beispielsweise markieren wir Velosäcke vor Ampeln und optimieren den Verlauf der Velostreifen. Wir optimieren die Beschilderung. Wir stellen Wegweiser zur Veloroute auf und verbessern damit die Orientierung. Bis Ende 2024 sollten alle Sofortmassnahmen umgesetzt sein.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Vom vorliegenden Bericht betreffend Auswertung der 2019 auf der Wehntalerstrasse realisierten TeilabschnittenBusspuren auf Teilabschnitten wird Kenntnis genommen.

Zustimmung: Referat: Heidi Egger (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Yves Henz (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Maleica Landolt (GLP) i. V. von Carla Reinhard (GLP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)

Abwesend: Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 103 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigte Dispositivziffer 1

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur bereinigten Dispositivziffer 1.

Zustimmung: Referat: Heidi Egger (SP); Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Yves Henz (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Maleica Landolt (GLP) i. V. von Carla Reinhard (GLP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)

Enthaltung: Andreas Egli (FDP), Präsidium

Abwesend: Jehuda Spielman (FDP)



5 / 5

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 103 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Referat: Heidi Egger (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Yves Henz (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Maleica Landolt (GLP) i. V. von Carla Reinhard (GLP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)

Abwesend: Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 105 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Vom vorliegenden Bericht betreffend Auswertung der 2019 auf der Wehntalerstrasse realisierten Busspuren auf Teilabschnitten wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat GR Nr. 2020/164 von Anjushka Früh und Michel Urben betreffend Bericht betreffend Auswertung der auf der Wehntalerstrasse realisierten Busspuren auf Teilabschnitten wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 5. Juni 2024

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat