



23. November 2022

**Schriftliche Anfrage**

Von MéliSSa Dufournet (FDP)  
und Andreas Egli (FDP)

Das Mobilitätsbedürfnis in der Stadt Zürich nimmt zu, was dazu führt, dass die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsträger gegeneinander abgewogen werden müssen. Der öffentliche Verkehr soll auch künftig eine attraktive und wichtige Stütze im Mobilitätsbedürfnis darstellen.

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

1. Welche Rolle im Mobilitätskonzept der Stadt Zürich spielt der öffentliche Verkehr?
2. Wie wichtig sind für den öffentlichen Verkehr Flächen, welche ausschliesslich diesem (Eigentrasse) zur Verfügung stehen?
3. Welche Vor- und Nachteile bieten diese gegenüber Mischflächen (Flächen zur Mitnutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), Velos/E-Bikes oder anderen Verkehrsteilnehmern), insb. hinsichtlich Fahrzeit, Stabilität des Fahrplans und Kundenzufriedenheit?
4. Wie viel Prozent des öffentlichen Verkehrsnetzes in der Stadt Zürich sind Mischfläche und wie viel Eigentrasse?
5. Wie viel Prozent des Passagieraufkommens benützt Strecken, die ausschliesslich dem öffentlichen Verkehr vorbehalten sind?
6. Hat sich das Verhältnis zwischen Mischverkehr und Eigentrasse in den letzten 10 Jahren verändert?
  - a. Wie gross war die Veränderung und zu wessen Gunsten?
  - b. Welches waren die Auswirkungen auf die Fahrzeit und Stabilität des Fahrplans?
  - c. Welche Kostenveränderung für den öffentlichen Verkehr ist damit einhergegangen?
  - d. Hat sich dadurch die Kundenzufriedenheit verändert?
7. Anhand welcher Kriterien wird darüber entschieden, ob eine Strecke dem öffentlichen Verkehr vorbehalten ist oder mehreren Verkehrsträgern offensteht?
  - a. Wie wird dies in der Planung neuer Strecken berücksichtigt?
  - b. Gibt es eine Priorisierung zwischen den Verkehrsteilnehmern?
8. Wie gestalten sich die Mehrkosten, wenn eine Tram- oder Buslinie eine Minute mehr Fahrzeit hat? Wie setzen sich diese zusammen?
9. Wie hat sich der öffentliche Verkehr in den letzten 10 Jahren hinsichtlich Passagieraufkommen entwickelt?
10. Wie gestaltet sich das Verhältnis der Nutzungen von öffentlichem Verkehr, MIV und Velo/E-Bikes in der Stadt Zürich?
11. Wie sind diese Zahlen in den Kontext zu setzen mit dem MIV und der Nutzung des Velos/E-Bikes?
12. Was ist die Prognose betreffend künftigem Passagieraufkommen in der Stadt Zürich?
13. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit der öffentliche Verkehr dieses Passagieraufkommen bewältigen kann, resp. weiterhin ein attraktives Transportmittel darstellt?

M. Dufournet

A. Egli