

Sitzung vom 14. September 1994

2798. Anfrage (Verkehrsführung beim Central und verbesserte Bedingungen für den öffentlichen Verkehr)

Die Kantonsräte Kurt Schreiber, Wädenswil, und Kurt Wottle, Winterthur, haben am 27. Juni 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Im «Regenbogen» Nr. 3, Personalzeitschrift der VBZ Züri-Linie, steht die provokante Frage zu lesen: Hat der Regierungsrat eine Verkehrspolitik? Dabei wird geschildert, dass dank einem Sanierungsprojekt am Central die Wartezeiten für Bus und Tram um 50% reduziert werden könnten. Im weitem wird erwähnt, dass sich die Verhältnisse für Linienbusse insbesondere auf Strassenstücken verschlechtern, wo die Kantonspolizei zuständig sei, weil keine Massnahmen getroffen würden, um die Busse zu beschleunigen.

Tatsache ist, dass der- oder diejenige, die ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen, für die gleiche Strecke in aller Regel mehr als doppelt so lange brauchen, wie dies für einen Automobilisten oder eine Automobilistin der Fall ist. Es ist tatsächlich keine Seltenheit, dass ein Tramzug für die Strecke Central-Bahnhofplatz mehr als 3 Minuten braucht. Zu Spitzenstunden sind am Central davon 15000 Tram- und Buspassagiere betroffen, damit auch 3500 Autofahrer in 2500 Fahrzeugen ihr Durchkommen finden.

Bleibt nämlich ein Bus oder das Tram im Stau stehen, leiden darunter mehr als 100 Leute, die ihren Anschlusszug verpassen und eine halbe Stunde später am Ziel eintreffen. Beim Automobilisten macht dies in der Endabrechnung zirka 5 Minuten aus. Aus dieser Sicht lässt sich eine Verbesserung der Bedingungen für die öffentlichen Verkehrsmittel ver-antworten.

Ich erlaube mir deshalb, dem Regierungsrat die folgenden Fragen zu stellen:

1. Was hat den Regierungsrat veranlasst, den Vorschlag betreffend neue Verkehrsführung am Central am 23. November 1993 abzulehnen?
2. Gibt es andere oder bessere Lösungen? Wann werden sie in die Tat umgesetzt?
3. Kann der Regierungsrat konkrete Fälle (z.B. Glatt- und Limmattal) nennen, wo sich die Situation der öffentlichen Verkehrsmittel verschlechtert? Sind ihm Anschlussbrüche bekannt? Wie häufig kommen sie vor? Was gedenkt er dagegen zu unternehmen?
4. Ist er bereit, in Zusammenarbeit mit öffentlichen Verkehrsbetrieben und dem ZVV nach konkreten Sofortlösungen zu suchen, damit die schlimmsten Engpässe spätestens ab Fahrplanwechsel 1995 behoben sind?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Kurt Schreiber, Wädenswil, und Kurt Wottle, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich haben mit einer Studie Lösungen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs am Central erarbeiten lassen. Es wurden fünf Varianten (20, 20.1, 20.2, 22 und 20.1 + 22 kombiniert) untersucht, die bestimmte Fahrbeziehungen des Individualverkehrs unterbinden und dadurch die Konfliktpunkte zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr reduzieren. Dabei wurden der Nutzen für Tram und Bus am Central bzw. die Auswirkungen auf den Individualverkehr im Limmatraum aufgezeigt. Durch die geänderte Bewirtschaftung des Strassenraumes würde

der motorisierte Individualverkehr in den Hauptverkehrszeiten am Central je nach Variante unterschiedlich an Kapazität verlieren.

Mit Schreiben vom 21. Juli 1993 ersuchte der Stadtrat von Zürich den Regierungsrat, die Variante 20.1 + 22 der Verkehrsstudie Central durch einen verbindlichen Vorentscheid gut-zuheissen. Die Variante 20.1 + 22 sieht ein Unterbinden des Linksabbiegens des motorisierten Individualverkehrs vom Limmatquai in Richtung Stampfenbachstrasse und Bahnhofbrücke (Variante 20.1) kombiniert mit einer Sperrung der Beziehung Neumühlequai-Limmatquai (Variante 22) vor. Für den öffentlichen Verkehr würde daraus eine Reduktion der Wartezeit von 50% (höchstens 30 Sekunden) resultieren, während das Leistungsdefizit für den Individualverkehr auf der Walchebrücke ca. 44% betragen würde.

Im November 1993 lehnte der Regierungsrat die Variante 20.1 + 22 der Verkehrsstudie Central ab. Der Entscheid wurde im Blick auf die grosse Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes Central für den öffentlichen wie den Individualverkehr unter anderem damit begründet, dass die heute langen Wartezeiten für den öffentlichen Verkehr am Central zu einem wesentlichen Teil durch Eigenbehinderungen der VBZ-Linien 3, 4 und 15 verursacht würden. Zudem habe die Stadt im Jahre 1992 die Möglichkeit gehabt, im Rahmen der Gleissanierung auf der Bahnhofbrücke durch den Bau eines dritten Brückengleises sowie durch weitere bauliche Massnahmen am Central die Tram- und Buswartezeiten ohne Einschränkungen des Individualverkehrs zu reduzieren. Im übrigen werde die in der Studie prognostizierte Reduktion der Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr von höchstens einer halben Minute durch den neu eingerichteten Fussgängerübergang beim Hauptbahnhof bereits heute mindestens teilweise wieder kompensiert. Weiter wurde festgehalten, dass eine Neuorganisation des Individualverkehrs zu schwerwiegenden Leistungseinbussen am Central und im umliegenden Staatsstrassennetz führen würde. Namentlich würde sich der Individualverkehr in der bereits heute stark befahrenen Mühlegasse reg. S-64 Richtung Seilergraben reg. S-51 verdoppeln und die allgemeine Verkehrssicherheit vermindern, weil aus der kommunalen Niederdorfstrasse starke, nicht regelbare Fussgängerströme die Mühlegasse queren (oft über 1300 Fussgänger pro Stunde). Der Fahrzeugsfluss würde dadurch empfindlich gestört und der Fahrzeugstau (mindestens) bis zum Limmatquai reichen. Schliesslich wurde auch darauf hingewiesen, dass eine Sperrung der Überfahrt Neumühlequai/Limmatquai die heute direkte, im regionalen Verkehrsrichtplan festgelegte Verbindung Milchbuck-Zürichberg unterbreche, was eine vorgängige Überprüfung und Anpassung des Verkehrsplans bedinge.

Die Maximalvariante 20.1 + 22 der Verkehrsstudie Central wird aus den dargelegten Gründen nach wie vor abgelehnt. Sie hätte einseitig eine nicht vertretbare Kapazitätseinbusse für den motorisierten Individualverkehr zur Folge, ohne die Eigenbehinderungen des öffentlichen Verkehrs zu beseitigen oder abzubauen.

An der Förderung des öffentlichen Verkehrs - auch an eine Reduktion der Verlustzeiten von Tram und Bus am Central - besteht weiterhin grosses Interesse. Ein massvoller Eingriff am Verkehrsknotenpunkt Central, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und auch die Auswirkungen des sogenannten «verdrängten» motorisierten Individualverkehrs auf das übrige Strassennetz in der Stadt Zürich mitberücksichtigt, wird grundsätzlich positiv bewertet.

Es kommt immer wieder vor, dass Busse durch das starke Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten behindert werden und infolge der entstehenden Verspätungen Anschlüsse an die S-Bahn nicht gesichert sind. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs leidet darunter. Als Sofortmassnahmen wird mit einer Bevorzugung der Buslinien an Lichtsignalanlagen und durch das Ausscheiden von Busspuren die Situation für den öffentlichen Verkehr laufend verbessert. Mit dem für 1995 vorgesehenen Ersatz von veralteten Steuergeräten im Limmattal sind weitere Verbesserungen möglich. Auch im Glattal führten verschiedene bauliche Anpassungen und die Errichtung neuer Lichtsignalanlagen mit Busbevorzugung zu wirksamen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr. Weitere mögliche Massnahmen bedingen finanzielle Mittel, welche jedoch aufgrund der angespannten Finanzlage des Kantons zurzeit nicht verfügbar sind.

Für die langfristige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Glattal wird der Einsatz eines neuen, schienengebundenen Verkehrsmittels geprüft, das den künftigen Mehrverkehr bewältigen soll, der durch die Nutzung der im Glattal vorhandenen Wohn- und Arbeitsplatzreserven sowie durch den Ausbau des Flughafens zu erwarten ist. Dieses Verkehrsmittel wird soweit als möglich eigentrasseiert sein, um Konflikte mit dem Strassenverkehr zu vermindern oder auszuschliessen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten und der Volkswirtschaft.

Zürich, den 14. September 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller