

Sitzung vom 21. Dezember 2022

1694. Anfrage (Verspätungsschwerpunkte beim öffentlichen Verkehr)

Die Kantonsräte Felix Hoesch, Zürich, und Hanspeter Göldi, Meilen, haben am 3. Oktober 2022 folgende Anfrage eingereicht:

Nur mit pünktlichen Verkehrsmitteln können die Anschlüsse an andere ÖV-Angebote oder die Verabredungen zur rechten Zeit erreicht werden.

Viele Verspätungsschwerpunkte bestehen seit Jahren, und die Menschen nutzen deswegen den ÖV zu wenig. Deshalb wird oft unnötig das Auto benutzt. Das ist schlecht für unser Klima, verbraucht unnötig Platz in unseren Städten und Agglomerationen und schränkt ganz allgemein die Lebensqualität der Menschen ein.

In der ZVV-Strategie, die alle zwei Jahre aktualisiert wird, ist eine Karte der Verspätungsschwerpunkte abgebildet. Trotzdem sind viele Details dazu noch nicht bekannt.

Verspätungsschwerpunkte können z. B. durch folgende Massnahmen reduziert oder ganz abgebaut werden:

- Eigene Fahrspur, damit die ÖV-Fahrzeuge nicht im Stau stehen.
- Abgesetzte Fahrbahnen, um höhere Geschwindigkeiten für die ÖV-Fahrzeuge zu ermöglichen
- Mehr ÖV-Fahrzeuge einsetzen
- Bevorzugung des ÖV durch Ampeln
- Flüssiger Verkehr, dank Tempo Reduktionen für alle Verkehrsteilnehmenden

Darum bitten wir den Regierungsrat die folgende Liste zu veröffentlichen:

Bitte erstellen Sie eine Liste der bekannten Verspätungsschwerpunkte mit den folgenden Angaben:

1. Bezeichnung des Verspätungsschwerpunkts:
2. Gemeinde
3. Koordinaten
4. Erstes relevantes Auftreten von Verspätungen an dieser Stelle
5. Häufigster Grund der Verspätungen
6. Geplante Massnahmen
7. Zeithorizont der Umsetzung
8. Weshalb konnte der Verspätungsschwerpunkt noch nicht beseitigt werden

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, und Hanspeter Göldi, Meilen, wird wie folgt beantwortet:

Die Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) definiert die Erfolgsfaktoren für das Busnetz: Wettbewerbsfähige Reisezeiten, leichter Zugang und einfache Nutzung sowie hohe und durchgängige Servicequalität. Die Voraussetzungen dafür sind unter anderem eine behinderungsfreie Fahrt, Anschlusssicherheit und Pünktlichkeit. Diese Voraussetzungen werden durch die vorliegend thematisierten Verspätungsschwerpunkte beeinträchtigt. Einerseits verlängern sie die Reisezeiten allgemein, wodurch diese weniger wettbewerbsfähig werden. Andererseits führt das situationsbedingte Verkehrsaufkommen zu unterschiedlich langen Fahrzeiten, wodurch die Planbarkeit abnimmt und sich die Pünktlichkeit sowie die Anschlusssicherheit verschlechtern. Zudem nimmt die Wirtschaftlichkeit des Busangebots ab, weil an einigen Orten zusätzliche Fahrzeuge zur Kompensation der längeren und schwankenden Fahrzeit eingesetzt werden müssen.

In der ZVV-Strategie sind Orte im Busnetz als Problemstellen zusammengefasst, wo es regelmässig zu relevanten Verzögerungen im Busverkehr kommt. Für die Gewährleistung der Erfolgsfaktoren des Busnetzes und somit einer hohen Qualität des Busangebots ist die Behebung der identifizierten Problemstellen zentral.

Ursächlich für die Verspätungsschwerpunkte sind in aller Regel Verkehrsüberlastungen. Die Folge davon sind Rückstaus und/oder lange Wartezeiten vor Kreuzungen oder Kreiseln. Als Massnahmen für die Behebung eignen sich der Bau von Busspuren sowie Busbevorzugungen an Lichtsignalanlagen (LSA). Der Einsatz von zusätzlichen Bussen kann Verspätungen nur teilweise kompensieren (pünktliche Abfahrt an der Endhaltestelle) und vermindert die Wirtschaftlichkeit des Busangebots. Geschwindigkeitsreduktionen zur Verflüssigung des Verkehrs können in Einzelfällen die Gesamtverkehrssituation lokal verbessern. Wenn die Busse aber nicht zusätzlich bevorzugt werden, sind Geschwindigkeitsreduktionen in der Regel ebenfalls keine geeignete Massnahme zur Beseitigung von Problemstellen im Busverkehr.

Für die im Einzelfall geeigneten Massnahmen zur Behebung von Problemstellen im Busverkehr sind die Strasseneigentümer bzw. -betreiber zuständig. Die Verspätungsschwerpunkte im kantonalen Zuständigkeitsbereich sind in der Planung bzw. Projektierung des kantonalen

Tiefbauamtes erfasst. Zu Problemstellen, die im kommunalen oder auch delegierten Zuständigkeitsbereich liegen, kann der Regierungsrat nicht näher Auskunft geben. Dazu gehören namentlich auch die Verspätungsschwerpunkte in den Städten Zürich und Winterthur.

Das kantonale Tiefbauamt ist sich der negativen Auswirkungen der Verkehrsüberlastungen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) bewusst. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben sind die Bedürfnisse des ÖV prioritär zu berücksichtigen (Art. 14 Strassengesetz; LS 722.1). Neben dem Verspätungsabbau im ÖV ist jedoch eine Vielzahl weiterer Ziele massgebend. So sollen die Verkehrssicherheit gesteigert, die Umweltbelastung verringert, die Ortsbildverträglichkeit verbessert und der Veloverkehr gefördert werden. Dies bei stets hoher Verfügbarkeit der Staatsstrassen und mit einem wirtschaftlichen Mitteleinsatz. Es ist offensichtlich, dass diese Ziele oftmals nicht ohne Interessenkonflikte und damit nur mit sorgfältiger Interessenabwägung im Einzelfall erreicht werden können. Daher ist es auch nicht möglich, sämtliche Verspätungsschwerpunkte kurzfristig und prioritär zu beheben.

Die Ursachen der Problemstellen können in vielen Fällen nicht mit einfachen und/oder punktuellen Massnahmen behoben werden, sondern müssen, wie erwähnt, in einem grösseren verkehrlichen Kontext betrachtet werden. Bei anderen Problemstellen ist die Behebung der Ursachen von anderen Strassenprojekten in der Umgebung oder von der gleichzeitigen Sanierung von Werkleitungen abhängig. In diesem Kontext können auch Planungsänderungen oder Einsprache- und Rechtsmittelverfahren die Behebung von Verspätungsschwerpunkten verzögern. Es spielen mithin die unterschiedlichsten Gegebenheiten und Abhängigkeiten hinein. Diese reichen von lokalen Besonderheiten oder Verkehrsbedürfnissen über grossräumige Strassenprojekte bis hin zu übergeordneten Gebiets- oder Verkehrsplanungen. Vor diesem Hintergrund ist eine detaillierte Erläuterung der Hinderungsgründe für die Umsetzung von Massnahmen für jede einzelne Problemstelle im Rahmen der Anfragebeantwortung nicht zweckmässig. Nachfolgend werden jedoch die vielen unterschiedlichen Hinderungsgründe anhand einiger Beispiele illustriert.

- *Fällanden, Sternenkreisel (bekannt seit Dokumentationsbeginn 2014)*

Das neue Verkehrskonzept sieht einen Ausbau des Kreisels und der Fahrbahnhofstestelle Egger vor (2027). Der Ausbau des Kreisels erfordert einen Hausabbruch, der stark umstritten ist. Voraussichtlich ist ein neues Projekt erforderlich. Eine Teillösung bietet das Strassenprojekt Zürichstrasse, welches die Fahrbahnhofstestelle Egger ermöglicht. Dieses Projekt wiederum hat sich wegen offener Fragen im Umgang mit Lärmschutz und Tempo 30 verzögert.

– *Uster, Knoten Bank-/Dammstrasse (bekannt seit 2016)*

Die Lösung bedingt ein neues Verkehrskonzept, insbesondere neue Bahnquerungen (2030). Dieses Verkehrskonzept beruhte lange auf der Umfahrung Uster West, die sich 2020 als nicht bewilligungsfähig herausstellte. Neu ist eine Unterführung der Winterthurerstrasse geplant, welche die Dammstrasse erheblich entlasten und die Zuverlässigkeit des Busbetriebs verbessern wird.

– *Bassersdorf, Kreisel Winterthur-/Klotener-/Bassersdorferstrasse (bekannt seit Dokumentationsbeginn 2014)*

Eine separate Bus-LSA konnte bereits erstellt werden. Weitere Massnahmen (wie eine zusätzliche LSA oder eine elektronische Busspur, d. h. zeitlich kurz befristete und signaltechnisch gesicherte Benutzung des Gegenfahrstreifens) werden im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Winterthurerstrasse im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) Winterthurerstrasse geprüft (Umsetzung BGK in rund zehn Jahren bei der nächsten ordentlichen Strassensanierung).

– *Rümlang, Kreisel Riedmatt (bekannt seit Dokumentationsbeginn 2014)*

Mit einem Umbau des Kreisels zu einem LSA-Knoten könnten die Behinderungen für den Busverkehr vermindert werden. Der Knotenumbau muss mit der Verlegung der Flughafenstrasse infolge der Pistenverlängerung koordiniert werden.

– *Pfäffikon, Abzweigung Tunnelstrasse und Bahnübergang (bekannt seit 2017)*

Mit verschiedenen Verkehrsversuchen wurde versucht, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Verzögerungen für den Busverkehr zu minimieren. Diese haben sich als nicht zweckmässig herausgestellt. Eine massgebliche Verbesserung kann nur mit dem langfristigen, umstrittenen Bau der Entlastungsstrasse erfolgen.

– *Schlieren, Stadtplatz (bekannt seit Dokumentationsbeginn 2014)*

Geplant ist die grossräumige Verkehrsverlagerung von der Badener-/Zürichstrasse auf die Bernstrasse. Zudem werden kleinere punktuelle Verbesserungen zugunsten der Busbevorzugung geprüft (siehe auch RRB Nr. 1491/2022). Die rechtskräftige Projektfestsetzung ist aufgrund von Einsprachen und Beschwerden ausstehend.

– *Rüti, Härtikreisel (bekannt seit 2017)*

Geplant ist die Ausbildung der Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen und die Busbevorzugung mit LSA (2025). Verschiedene Teilmassnahmen sind in Umsetzung. Erste Verbesserungen konnten 2022 dank provisorischer Massnahmen erzielt werden. In den entsprechenden Strassenprojekten gibt es offene Fragen sowie Einsprachen betreffend den Umgang mit Lärm, Velo und Tempo 30.

Die Verspätungen im Busverkehr aufgrund von Verkehrsüberlastungen werden auch künftig weiter beobachtet und bei Bedarf im Rahmen der nächsten ZVV-Strategie aufgenommen werden. Der ZVV und seine Verkehrsunternehmen stehen zudem mit den Strasseneigentümern im steten Austausch und bringen die Anliegen des ÖV bei den Projekten zur Behebung der Problemstellen ein.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli