

Sitzung vom 31. Januar 2023

Beschl. Nr. **2023-37**

6.5.1 Öffentlicher Verkehr
Postulat von Vera Buchmann-Bach (FDP), Pascal Engel (EVP) und Sebastian Huber (SVP) betreffend «Attraktiverer öffentlicher Verkehr statt Staus und Mehrkosten»; Berichterstattung

Ausgangslage

Am 22. November 2021 reichten Vera Buchmann-Bach (FDP), Pascal Engel (EVP) und Sebastian Huber (SVP) ein Postulat betreffend «attraktiverer ÖV statt Staus und Mehrkosten» ein.

Als Begründung wurde angegeben: «Buslinien, welche in und nach Adliswil fahren, führen teils durch Tempo-30-Zonen. Diese verlangsamen die Routen künstlich und führen zu Mehraufwand. So sprach der ehemalige VBZ-Direktor Guido Schoch von bis zu 75 Millionen Franken zusätzlichen Investitionen, sollten in Zürich noch mehr Tempo-30-Zonen eingeführt werden¹. Und auch verschiedene ÖV-Verbände fürchten die Vernachlässigung des ÖV gegenüber Velos und die damit steigenden Kosten². In einer kürzlich von der NZZ durchgeführten Analyse wurde gezeigt, dass eine Verzögerung von wenigen Minuten täglich durch Tempo-30-Zonen einer einzigen Tramlinie in Zürich schon zu immensen Mehrkosten führt³.

Gleiches gilt auch für Adliswil — jede zusätzliche Verzögerung durch verkehrsberuhigende Massnahmen führt zu mehr Aufwand beim Personal (Fahrpersonal) und ab einem gewissen Punkt auch zu mehr Fahrzeugen. Diese Mehrkosten muss jemand übernehmen. Aus Sicht des Kantons bzw. des ZVV sollen die Mehrkosten die Gemeinden, die mit Tempo-30-Zonen den ÖV verlangsamen, übernehmen. Müsste der ZVV die Kosten übernehmen, führte dies entweder zu höheren Billettpreisen oder zu einem höheren Beitrag des Kantons an den ZVV. Natürlich bedeutet beides, dass jeder Steuerzahler im Kanton Zürich für die Massnahmen der Tempo-30-Zonen mitzahlen müsste. Des Weiteren könnte es durch die Temporeduktion auf 30 km/h zum Abbau von Leistungen kommen. Ein solcher Leistungsabbau zeigt sich bereits in Zürich-Höngg, wo Tempo-30-Zonen zum Abbau einer Busverbindung im Quartier führten⁴.

Gleichzeitig wird die Attraktivität des ÖV verringert, wenn die Reisezeiten aufgrund tieferer Reisegeschwindigkeiten spürbar länger werden.

Es ist deshalb wichtig, dass die Routen der Buslinien mit mindestens 50 km/h befahren werden können und dass dies auch in Zukunft gewährleistet ist. Der Stadtrat wird deshalb beauftragt zu prüfen, wo tempomindernde Massnahmen aufgehoben werden können.»

Der Stadtrat wurde durch das Postulat beauftragt zu prüfen, welche Tempo-30-Zonen aufgehoben werden könnten, um den öV attraktiver zu gestalten und Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

¹ <https://www.toponlinach/news/zuerich/detailnews/duesterer-blick-in-die-zukunft-des-oeffentlichen-verkehrs-in-zuerich-00143290/>

² <https://www.toponline.ch/news/detail/news/oev-verbaende-wehren-sich-gegen-tempo-30-00161714/>

³ <https://www.nzz.ch/visuals/tempo-30-zuerich-kleiner-zeitverlust-fuers-tram-kostet-millionen-ld.1638737?reduced=true>

⁴ <https://wyvw.lokalinfo.ch/news/artikel/hoenwer-setzen-sich-zur-wehr>

Aufgrund der Abklärungen mit Vertretern aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs konnten keine relevanten Auswirkungen auf den Betrieb in den Tempo-30-Zonen in der Stadt Adliswil festgestellt werden. Mit dem SRB 2022-69 vom 15. Februar 2022 beantragte der Stadtrat deswegen beim Grossen Gemeinderat, das Postulat abzulehnen.

An der Sitzung des Grossen Gemeinderats vom 9. März 2022 wurde das Postulat von Vera Buchmann-Bach (FDP), Pascal Engel (EVP) und Sebastian Huber (SVP) an den Stadtrat zur Berichterstattung überwiesen.

Erwägungen

Am 6. Juni 2001 wurde eine kommunale Volksinitiative für Tempo 30 in Form einer einfachen Anregung eingereicht. Diese verlangte eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in der Stadt Adliswil, ausgenommen waren jedoch die kantonalen Hauptverkehrsstrassen sowie kommunale Sammelstrassen. Grund für die Einführung des Tempo 30 war die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende, aber auch die Steigerung der Lebens- und Wohnqualität durch einen langsameren Verkehrsfluss, die Reduktion der Lärmbelastung und die Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehr⁵.

Die Geschwindigkeit ist ein entscheidender Faktor für das Unfallgeschehen innerorts. Je höher die Geschwindigkeit ist, desto höher ist das Unfallrisiko und desto gravierender sind die Unfallfolgen. Der Einfluss der Geschwindigkeit ist überproportional stark. So ist die Sterbewahrscheinlichkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger bei einer Kollision mit einem Fahrzeug, das 50 km/h schnell unterwegs ist, um das Sechsfache höher als mit 30 km/h. In den letzten 10 Jahren wurden in Adliswil gemäss Unfallstatistik der ASTRA dreimal mehr Verkehrsunfälle mit Fussgängerbeteiligung und über sechsmal mehr mit Fahrradbeteiligung ausserhalb der Tempo 30-Zonen, als innerhalb der Tempo 30-Zonen registriert.

Tempo 30-Zone der Stadt Zürich als Beispiel

Die meisten Buslinien der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sind in der Stadt Zürich von der Einführung von Tempo 30-Zonen abschnittsweise betroffen. Die Absicht der Stadt Zürich ist, Tempo 30 weitgehend flächendeckend einzuführen; dies betrifft auch die Hauptverkehrsstrassen, durch welche Tramlinien und Hauptbuslinien mit grossen Streckenlängen und dichtem Fahrplan durchfahren. Die entsprechenden Fahrzeitverlängerungen konnten bisher im Fahrplan der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) aufgefangen oder mit dem Einsatz von Bevorzugungsmassnahmen kompensiert werden. Das Potential für Bevorzugungsmassnahmen auf den Hauptachsen stösst jedoch zunehmend an seine Grenzen und ist praktisch weitgehend ausgeschöpft.

Der ZVV hat auf die Herausforderungen von Tempo 30 reagiert und einen Planungsleitfaden mit Grundsätzen und Anforderungen des öV herausgegeben. Insbesondere weist der ZVV darauf hin, dass der öffentliche Verkehr gemäss §14 Abs. 3 des kantonalen Strassengesetzes bei künftigen Strassenbauprojekten, inkl. bei der Einführung von neuen Tempo 30-Strecken, prioritär zu berücksichtigen sei.

⁵ Gemäss „Verkehrsplanerischem Gutachten Tempo 30 in Adliswil (Arbeitsgemeinschaft) vom 22. Oktober 2022

Dies hat zu einer Revision des Zonenkonzepts Tempo 30 der Stadt Zürich geführt. Wie der Stadtrat Zürich im Dezember 2021 kommunizierte, soll:

- das Tempo-30-Konzept der Stadt Zürich eingeschränkt werden oder
- dieses nur während der Nachtstunden eingeführt werden.

Eine vergleichbare Situation könnte in Adliswil nur entstehen, wenn Tempo 30 ebenfalls weitgehend flächendeckend eingeführt würde.

Tempo 30-Zone in der Stadt Adliswil

Mit den verantwortlichen Busbetreibern (VBZ, SZU) wurden weitere vertiefte Abklärungen getätigt. In Adliswil verkehren die Buslinien 152, 162 und 185 durch Tempo 30-Zonen. Diese Buslinien haben die Funktion einer Quartierserschliessung. Betroffen sind die Abschnitte Grüt-, Obertili-, Rüti- und Kopfholzstrasse (alle als Sammelstrassen klassiert gemäss Verkehrsrichtplan von 1998). Die Busse können lediglich mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von rund 24 km/h verkehren. Die bestehenden Vortrittsregelungen und zahlreichen Liegenschaftszufahrten führen zu vermehrten Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen. Aufgrund dessen würden stehende oder aufstehende Fahrgäste bei höheren Geschwindigkeiten gefährdet werden. Eine wesentlich höhere Geschwindigkeit der Busse bis 50 km/h ist deswegen aus Komfort- und Sicherheitsgründen kaum und aufgrund der kurzen Distanz zwischen Haltestellen- und Gefahrpunktabständen über längere Strecken nicht möglich.

Bei der Einführung der Tempo 30-Zonen Anfang der 2000-er Jahre in Adliswil wurde der öffentliche Verkehr bereits miteinbezogen. Somit ist der ZVV-Fahrplan auf die vorhandene Strassensituation in Adliswil abgestimmt. Eine höhere zulässige Geschwindigkeit ergäbe Fahrzeitreduktionen an der Anschlusssituation von maximal 12 Sekunden, die weder eine relevante Verbesserung oder noch eine betriebliche Optimierung an den Aufenthalts- und Wendezeiten der Buslinien bringen würden. Fahrzeuge könnten dadurch nicht eingespart werden.

Die Wiedereinführung von „generell Tempo 50“ in den o.g. Strassenabschnitten wäre möglich, jedoch nur mit baulichen Massnahmen. Obwohl Gemeindestrassen für die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit nicht unbedingt ausgebaut werden müssten, würden markierte Parkfelder, Strassensignalisierungen und Verkehrshindernisse entweder aufgeräumt oder angepasst werden müssen. Diese Mindestmassnahmen zur Umsetzung des Postulates sind mit Kostenfolgen für die Stadt Adliswil verbunden. Nach einer groben Schätzung würden sich die Gesamtbaukosten auf ca. CHF 200'000 belaufen (inkl. Ingenieur- und internen Planungskosten).

Als Inhaberin einer Strassenanlage, die schädlichen oder lästigen Lärm verursacht, hat die Stadt Adliswil, nach Art. 13 ff Lärmschutzverordnung (LSV) die Pflicht, ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) und nach Art. 36 ff LSV einen Lärmbelastungskataster (LBK) zu erstellen. Werden entlang von Gemeindestrassen die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Strassenlärm überschritten, ist die Gemeinde gemäss LSV verpflichtet, Sanierungsmassnahmen zu ergreifen und zu finanzieren.

Eine Pflicht zur Sanierung besteht für Gebäude mit Baubewilligung vor 1985, bei denen die Immissionsgrenzwerte (IGW) bei Fenstern lärmempfindlicher Räume überschritten werden. Das Lärmsanierungsprojekt der Stadt Adliswil wurde am 27. März 2018 vom Stadtrat (mit SRB 2018-69) festgesetzt. Bundesbeiträge konnten geltend gemacht werden, wenn das Lärmschutzprojekt bis 31. März 2018 festgesetzt wurde. Mit der Wiedereinführung von Tempo 50 müsste die Festsetzung der Lärmsanierung an Gemeindestrassen überprüft und allenfalls weitere Beiträge zulasten der Stadt Adliswil gesprochen werden.

Insbesondere für den öffentlichen Busverkehr gibt es eine Reihe von Massnahmen, um dessen Attraktivität zu erhöhen. Das Hauptziel besteht in der Erhöhung der Passagierzahlen durch das Modernisieren und durch das hindernisfreie Gestalten der Haltestellen. Ein hindernisfreier Zugang zum öffentlichen Verkehr ist ein Komfortgewinn für alle Fahrgäste und wird im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom Bund vorgeschrieben.

Um den Mobilitätsbedürfnissen auch in Zukunft gerecht zu werden, ist der öV auf eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln angewiesen. Das Umsteigen zwischen öV-Linien bildet ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Systems. Bahnhöfe gewinnen als Verkehrsdrehscheiben immer weiter an Bedeutung und entwickeln sich zu multifunktionalen und multimodalen Anlagen. Die Stadt Adliswil hat in den letzten Jahren den neuen Bushof als Massnahme zur Verbesserung der Verkehrsvernetzung innerhalb und ausserhalb der Stadtgrenzen realisiert.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Aufhebung von tempomindernden Massnahmen in den durch den Busverkehr betroffenen Strassenabschnitte Grüt-, Obertili-, Rüti- und Kopfholzstrasse die Angebotsqualität nicht verbessert werden kann. Weder der Komfort der Fahrgäste noch die Produktivität bzw. Wirtschaftlichkeit des öVs kann verbessert werden. Die theoretischen Fahrzeitreduktionen betragen maximal 12 Sekunden, diese haben weder eine relevante Auswirkung auf die Anschlusssituation noch auf die Aufenthalts- oder Wendezeiten. Es würden dadurch auch keine Fahrzeuge eingespart werden, da die Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h lediglich auf der Grüt- und der Obertilistrasse und nur für wenige Meter erreicht werden kann. Dazu müssten jedoch die verkehrsberuhigenden Massnahmen wieder entfernt werden (mit Kostenfolgen für die Stadt Adliswil), eine kostenrelevante Einsparung für den Betrieb des Busverkehrs könnte damit nicht ausgelöst werden.

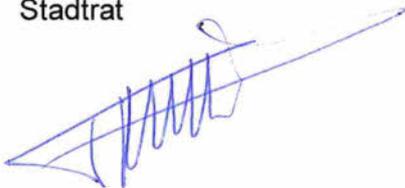
Auf Antrag des Ressortvorsteherin Werkbetriebe fasst der Stadtrat, gestützt auf Art. 82 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates, folgenden

Beschluss:

- 1 Dem Grossen Gemeinderat wird zum Postulat betreffend «Attraktiverer öffentlicher Verkehr statt Staus und Mehrkosten» im Sinne der Erwägungen Bericht erstattet.

- 2 Dem grossen Gemeinderat wird folgender Antrag unterbreitet:
 - 2.1. Das Postulat von Vera Buchmann-Bach (FDP), Pascal Engel (EVP) und Sebastian Huber (SVP) vom 22. November 2021 betreffend «Attraktiverer öffentlicher Verkehr statt Staus und Mehrkosten» wird abgeschrieben.
- 3 Dieser Beschluss ist öffentlich.
- 4 Mitteilung an:
 - 4.1 Grosser Gemeinderat
 - 4.2 Ressortleiter Sicherheit und Gesundheit
 - 4.3 Ressortleiterin Werkbetriebe

Stadt Adliswil
Stadtrat



Farid Zeroual
Stadtpräsident



Thomas Winkelmann
Stadtschreiber