



Interpellation

betreffend **Verkehrslenkung bzw. Lichtsignalsteuerung an Knoten unter dem Gesichtspunkt der Buspriorisierung**

eingereicht von: Lilian Banholzer (EVP), Reto Diener (Grüne), Christa Benz (SP), Annetta Steiner (GLP), Werner Schurter (CVP)

am: 7. November 2011

Anzahl Mitunterzeichnende: 31

Geschäftsnummer: 2011/109

Text und Begründung

Im städtischen Gesamtverkehrskonzept bilden die öV-Hochleistungs-Korridore für die Zukunft einen entscheidenden Baustein zur Bewältigung des immer noch zunehmenden Verkehrs in der Stadt Winterthur. Aber auch ohne bauliche Massnahmen gibt es Möglichkeiten um den innerstädtischen öV innert nützlicher Frist attraktiver und flüssiger zu gestalten. Die Stadt Zürich verfolgte im Rahmen des seinerzeitigen Tram- und Busbeschleunigungsprojekt "Züri Linie 1990" das Ziel "**Wartezeit 0 für den öV an allen Kreuzungen**". Das Resultat war, dass nicht nur der öV, sondern auch der Privatverkehr durch Leistungssteigerungen aufgrund des entsprechenden Verkehrsmanagements profitierten (insbesondere an so komplexen Knoten wie Bürkliplatz und Bellevue). Darum stellen sich folgende Fragen:

1. Wäre der Stadtrat bereit, von den konkreten Erfahrungen Zürichs zu profitieren und Erkenntnisse und Methoden des dortigen Verkehrsmanagements für Winterthur zu prüfen und umzusetzen?
2. Lichtsignalanlagen, die bereits mit den nötigen technischen Einrichtungen ausgerüstet sind, priorisieren den Bus nur in beschränktem Grad, indem bei seiner Ankunft die bereits laufenden LSA-Zyklen wohl verkürzt, aber nicht aufgehoben werden. Damit bleibt der Zeitgewinn marginal, da der Bus sein Zeitfenster im unveränderten Phasenablauf abwarten muss. Bei konsequenter Buspriorisierung werden bei Anfahrt des Fahrzeuges die LSA-Abläufe so verändert, dass dieses sofort bei seinem Eintreffen seine Grünphase mit Wartezeit Null oder annähernd Null erhält. Mit diesem System müssen die anderen Verkehrsteilnehmer zwar im Moment länger warten, aber für den MIV wird die Knotenkapazität dadurch nicht reduziert.
Wieso funktioniert die Busbevorzugung nicht schon heute an den dafür ausgerüsteten Knoten?
3. Warum werden diese Lichtsignalanlagen nicht sofort auf diese optimale Buspriorisierung (auch gemäss Postulat sGVK) - eingestellt?
4. Der Ausbau des öV und die Erhöhung des öV-Anteils am Modalsplit sind im Gegenvorschlag zur Städteinitiative festgeschrieben. Die Busse lassen sich durch die Bevorzugung an den LSA einfach und vergleichsweise kostengünstig wirksam beschleunigen. Ist der Stadtrat bereit zur raschen Zielerreichung die LSA neu programmieren zu lassen?

Vorstoss-Rückseite Nr. 2011/109

eingesehen:	Mitunterzeichnende (X):	eingesehen:	Mitunterzeichnende (X):
✓	B. Baltensberger (SP) X	✓	Ch. Denzler (FDP)
✓	Ch. Baumann (SP) X	✓	M. Gerber (FDP)
✓	Ch. Benz – Meier (SP)	✓	B. Günthard-Maier (FDP)
✓	Y. Beutler (SP) X	--	F. Helg (FDP)
--	A. Daurù (SP)	✓	Ch. Magnusson (FDP)
✓	B. Helbling-Wehrli (SP) X	✓	D. Schneider (FDP)
✓	B. Konyo Schwerzmann (SP) X	✓	M. Wenger (FDP)
✓	F. Künzler (SP) X		
✓	F. Landolt (SP) X	✓	K. Cometta-Müller (GLP) X
--	S. Madianos-Hämmerle (SP)	✓	S. Gygax-Matter (GLP) X
✓	S. Näf (SP) X	✓	B. Meier (GLP) X
✓	O. Seitz (SP) X	✓	A. Steiner (GLP)
✓	S. Stierli (SP) X	✓	M. Zehnder (GLP) X
✓	Ch. Ulrich (SP) X	✓	M. Zeuglin (GLP) X
✓	E. Wettstein (SP) X	✓	M. Wäckerlin (PP) X
✓	J. Würgler (SP) X		
		✓	J. Altwegg (Grüne) X
✓	N. Albl (SVP)	✓	R. Diener (Grüne)
✓	P. Fuchs (SVP)	✓	Ch. Griesser (Grüne) X
✓	H. Keller (SVP)	✓	D. Schraft (Grüne) X
✓	R. Keller (SVP)	✓	M. Stauber (Grüne) X
--	Ch. Kern (SVP)	✓	D. Berger (AL) X
✓	W. Langhard (SVP)		
✓	Ch. Leupi (SVP)	✓	L. Banholzer (EVP)
✓	J. Lisibach (SVP)	✓	N. Gugger (EVP) X
✓	U. Obrist (SVP)	✓	B. Günthard Fitze (EVP) X
✓	D. Oswald (SVP)	✓	Ch. Ingold (EVP) X
✓	St. Schär (SVP)	--	H. Iseli (EDU)
✓	W. Steiner (SVP)		
✓	M. Thurnherr (SVP)	✓	F. Albanese (CVP) X
		✓	M. Baumberger (CVP) X
✓	M. Stutz (SD)	✓	K. Brand (CVP) X
		✓	R. Harlacher (CVP) X
		✓	W. Schurter (CVP)