

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 9. September 2015

**795.**

### **Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt, Art und Umfang der Datenerhebung, Bezeichnung der Ursachen sowie Strategien zur möglichen Beschleunigung**

Am 10. Juni 2015 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/186, ein:

Der öffentliche Verkehr wird in der Stadt Zürich immer langsamer und verliert seine frühere Vorreiterrolle. Die durchschnittlichen Geschwindigkeiten nehmen ab und die Reisezeiten werden immer länger. Damit nimmt die Attraktivität ab.

Die Gründe für die Verlangsamung sind vielfältig: Betriebliche Eigenbehinderung, Verkehrsknoten, MIV, Zufussgehende, Velofahrende, fehlende Bevorzugung, fehlende Eigenstrasse, etc. Die Verlangsamung des ÖV führt neben unzulänglicher Servicequalität, geringerer Attraktivität, zu erhöhten Betriebskosten und sinkender Produktivität.

Um diese negative Entwicklung zu stoppen und sogar umzukehren wären griffige Massnahmen notwendig. Massnahmen zur Förderung und Bevorzugung des ÖV stehen selbstverständlich in Konkurrenz zu den anderen Verkehrsteilnehmenden.

Eine ausschliessliche Bevorzugung des ÖV ist nicht mehrheitsfähig. Deshalb ist es von grösster Wichtigkeit die wirkungsvollsten Massnahmen zu finden.

Dafür müssen die riesige Menge an vorhandenen Daten, die die VBZ im täglichen Betrieb sammeln, systematisch analysiert und aufbereitet werden. Die Daten sind nach Ursache und Ort transparent und verständlich darzustellen. Die Ergebnisse sind allen Dienststellen (Departementen), die sich mit der Verkehrsplanung beschäftigen zur Verfügung zu stellen. Daraus können im gemeinsamen Entscheidungsfindungsprozess die richtigen Schlüsse gezogen werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Daten werden durch die VBZ, DAV und andere Dienste erhoben, die im Weitesten Sinne mit der Geschwindigkeit bzw. Behinderung des öffentlichen Verkehrs zusammenhängen? Bitte um detaillierte Beschreibung.
2. Welches sind die Ursachen der Verlangsamung des ÖV? Können diese Ursachen eindeutig bezeichnet und detailliert quantifiziert werden?
3. Werden diese Daten systematisch ausgewertet? Gibt es dazu leistungsfähige EDV-Tools?
4. Gibt es Strategien diese Daten systematisch zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs einzusetzen?
5. Gibt es Möglichkeiten diese Daten verständlich und transparent darzustellen? Könnten die Auswertungen der Bevölkerung auf der Homepage der Stadt zugänglich gemacht werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1 («Welche Daten werden durch die VBZ, DAV und andere Dienste erhoben, die im Weitesten Sinne mit der Geschwindigkeit bzw. Behinderung des öffentlichen Verkehrs zusammenhängen? Bitte um detaillierte Beschreibung.»):**

Von den Verkehrsbetrieben (VBZ) werden nachstehende Daten systematisch erhoben:

- Momentangeschwindigkeit über den Linienfahrweg in km/h (Geschwindigkeit zu einem bestimmten Zeitpunkt, wie sie z. B. auf dem Tachometer eines Fahrzeugs abgelesen werden kann)
- Durchschnittsgeschwindigkeit je Linie in km/h (Quotient aus zurückgelegtem Weg und der dafür benötigten Zeit)

- Störhalte über den Linienfahrweg in s (Störhalte sind ungeplante Halte des Fahrzeugs, die im Gegensatz zu den Nutzhaltungen für den Fahrgastwechsel nicht erwünscht sind)
- Verlangsamung je Haltestellenabschnitt in s (aus dem Vergleich zwischen Spitzenzeiten und Randverkehrszeiten – Wie viel Fahrzeit wird für einen Haltestellenabschnitt mehr benötigt?)

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) und das Tiefbauamt (TAZ) erheben im Rahmen von Wirkungsanalysen fallweise und projektbezogenen Daten, die auch Aussagen z. B. zu Behinderungen des öffentlichen Verkehrs zulassen.

**Zu Frage 2 («Welches sind die Ursachen der Verlangsamung des ÖV? Können diese Ursachen eindeutig bezeichnet und detailliert quantifiziert werden?»):**

Die Ursachen für die Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs sind ausserordentlich vielfältig und müssen für jede Linie bzw. jede Teilstrecke einzeln analysiert werden. Im Rahmen der laufenden Planungsprozesse bringen die VBZ ihre Anliegen zur Reduzierung der öV-Behinderungen ein. Gemeinsam mit den Partnern des TAZ und der DAV werden verkehrsorganisatorische und/oder bauliche Massnahmen zur Verbesserung des öV-Betriebsablaufs entwickelt und beurteilt. Grundlage für diese Arbeiten ist eine Dokumentation der vorhandenen Verlangsamungen des öV und eine daraus abgeleitete Prioritätensetzung für Beschleunigungsmassnahmen.

**Zu Frage 3 («Werden diese Daten systematisch ausgewertet? Gibt es dazu leistungsfähige EDV-Tools?»):**

Die Daten werden von den VBZ regelmässig erhoben und systematisch ausgewertet. Zur Auswertung steht das Programm «BI (Business Intelligence)» des Leitsystems von der Firma Trapeze zur Verfügung. Zur weiteren Verarbeitung werden die Programme MS Access, MS Excel, VISUM und das GIS verwendet.

**Zu Frage 4 («Gibt es Strategien diese Daten systematisch zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs einzusetzen?»):**

Im Rahmen von Beschleunigungsprogrammen für den Tram- und Busbetrieb werden die Problemstellen im Liniennetz anhand der erhobenen Daten systematisch analysiert und aufgearbeitet. Durch gezielte Massnahmen sollen diese Stellen minimiert werden. Da der Busverkehr wesentlich stärker von den Verlangsamungen betroffen ist, liegt das Hauptgewicht der Beschleunigungsprojekte im Bussektor. Für den Bereich Tram werden diese Daten ebenfalls aufgearbeitet und fliessen in interne Projekte zur Verflüssigung des Trambetriebs ein. Auch der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) unterstützt die Anstrengungen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Kanton Zürich, indem er beispielsweise im Jahr 2013 das Projekt Busbevorzugung lanciert hat. Auch das städtische Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierung» (vgl. STRB Nr. 1111/2013) enthält Vorgaben für prioritäre Strecken mit Handlungsbedarf. Und im vom Stadtrat beantragten revidierten regionalen Richtplan ist festgehalten, dass basierend auf Reisezeitanalysen Massnahmen für den öV zu ergreifen sind (Ziff. 4.3.3, vgl. STRB Nr. 925/2014).

**Zu Frage 5 («Gibt es Möglichkeiten diese Daten verständlich und transparent darzustellen? Könnten die Auswertungen der Bevölkerung auf der Homepage der Stadt zugänglich gemacht werden?»):**

Die Momentangeschwindigkeiten und Störhalte können zur besseren Lesbarkeit geografisch referenziert dargestellt werden. Für die Auswertung der Durchschnittsgeschwindigkeit und der Verlangsamung sind Tabellen am geeignetsten. Es ist jedoch von einem überaus grossen Datenumfang auszugehen. Im Rahmen des Projekts «Open Government Data (OGD) bei den VBZ» werden in einer ersten Phase Fahrplandaten (Soll/Ist) sowie Fahrgastfrequenzen einer interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Bereits heute ist der Bericht «Servicequalität 2014» auf der Homepage der VBZ ([www.vbz.ch](http://www.vbz.ch)) einsehbar; darin sind Auswertungen von Reisegeschwindigkeiten, Pünktlichkeit, Fahrplanstabilität, usw. dargestellt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**