

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. November 2018

974.

Schriftliche Anfrage von Dr. Ann-Catherine Nabholz und Sven Sobernheim betreffend Einfluss des MIV-Verkehrsaufkommens auf die Fahrplansicherheit von öffentlichen Verkehrsträgern sowie Beurteilung von Massnahmen und neuen Techniken zur Privilegierung und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

Am 22. August 2018 reichten Gemeinderätin Ann-Catherine Nabholz und Gemeinderat Sven Sobernheim (beide glp) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/310, ein:

Gemäss Medienmitteilung vom 21. März 2018 hat der Stadtrat den Bau einer elektronischen Busspur zwischen der Hard- und Duttweilerbrücke bewilligt. Mit dieser Priorisierung des öffentlichen Verkehrs soll die Fahrplanstabilität der Buslinie 31 verbessert werden. Dieselbe Buslinie 31 hat auch auf weiteren Streckenabschnitten (z.B. Zeltweg, Witikonstrasse) aufgrund des Mischverkehrs (MIV/ÖV) bzw. des hohen Verkehrsaufkommens Mühe, während den Hauptverkehrszeiten den Fahrplan einhalten zu können. Andere Buslinien (bspw. 80) sind freilich vom gleichen Problem betroffen. Eigene Busspuren sind in Bereichen, in denen zu Hauptverkehrszeiten ein hohes Verkehrsaufkommen besteht, ein zweckmässiges Mittel, um die Fahrplansicherheit zu gewähren. Neue Techniken (Elektronische Busspuren, Smart Traffic Management System, etc.) ermöglichen zudem Busbeschleunigungsmassnahmen, an Orten wo der zusätzliche Raumbedarf für eine eigene Busspur fehlt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Stadtrat den Einfluss des aktuellen MIV-Aufkommens auf die Fahrplansicherheit von öffentlichen Verkehrsträgern ohne eigenen Verkehrsraum?
2. Welche neuralgischen Punkte führen bereits heute zu Verspätungen infolge Mischverkehr? Wurden an diesen Orten bauliche Massnahmen oder infolge Platzmangel neuere Massnahmen, wie die Elektronische Busspur, geprüft? Welche Erkenntnisse liegen vor?
3. Werden aktuell neue Techniken (wie z.B. Smart Traffic Management System) evaluiert? Falls ja: Welche Erkenntnisse liegen vor? Falls nein: Was spricht gegen die Einführung solcher neuen Mittel?
4. Wurde das Kostenverhältnis zwischen traditionellen Massnahmen (zusätzliche Fahrzeuge) und den o.g. neuen Techniken geprüft? Welche Erkenntnisse liegen vor?
5. Werden solche Massnahmen auch bei der Planung von Baustellen, welche die Fahrplanstabilität von Buslinien gefährden, in Erwägung gezogen?
6. Können die Ziele der VBZ-Netzentwicklungsstrategie insbesondere bezüglich ausreichender Kapazitäten und prognostizierten Verkehrsaufkommens ohne klare Privilegierung in der Flächenaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums erfüllt werden?
7. Was spricht für bzw. gegen eine strategische und konsequente Bevorzugung der Flächenaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums, um die hohen Beförderungskapazitäten des ÖV im Vergleich zum MIV zu optimieren?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie beurteilt der Stadtrat den Einfluss des aktuellen MIV-Aufkommens auf die Fahrplansicherheit von öffentlichen Verkehrsträgern ohne eigenen Verkehrsraum?»):

Die Verkehrsüberlastung ist in der Stadt Zürich die grösste Störungsursache für öffentliche Verkehrsmittel ohne eigene Spuren. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) an lichtsignalgeregelten Knoten verliert dadurch ihre Wirksamkeit, weil Busse und Trams auf der Zufahrt zum Knoten behindert werden und Verlustzeiten entstehen.

Zur Sicherstellung von Pünktlichkeit und attraktiven Reisegeschwindigkeiten wird deshalb auf Staustrecken eine ÖV-Eigentrossierung angestrebt. Attraktive Reisegeschwindigkeiten sind bei der Verkehrsmittelwahl entscheidend und gewährleisten einen optimalen Einsatz der Personal- und Fahrzeugressourcen. Der Nutzen der Eigentrossierung zeigt sich in der höheren Betriebsqualität der Trams gegenüber Bussen: Trams verkehren weitgehend auf Eigentrossen und sind deshalb deutlich zuverlässiger als Bus- und Trolleybuslinien, die vorwiegend im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Veloverkehr (teilweise

auch auf für Velos geöffneten Busspuren) unterwegs sind. Mit der in der aktuellen Richt- und Zonenplanung beabsichtigten Verdichtung ist in gleichem Masse auch eine Zunahme des Gesamtverkehrs zu erwarten. Gerade deshalb ist es wichtig, den öffentlichen Verkehr als effizientes urbanes Transportmittel zu fördern. Nur durch eine konsequente Separierung des öV von den übrigen Verkehrsmitteln gewinnt der öV an Planbarkeit und in diesem Sinne auch an Zuverlässigkeit auf der Nutzerseite.

Zu Frage 2 («Welche neuralgischen Punkte führen bereits heute zu Verspätungen infolge Mischverkehr? Wurden an diesen Orten bauliche Massnahmen oder infolge Platzmangel neuere Massnahmen, wie die Elektronische Busspur, geprüft? Welche Erkenntnisse liegen vor?»):

Aufgrund der aktuellen Pünktlichkeitswerte für den Bus- und Trolleybusverkehr sahen sich die Verkehrsbetriebe (VBZ) veranlasst, eine umfassende Störungsanalyse im Stadtgebiet durchzuführen. Diese Störungsanalyse hat ergeben, dass besonders in der Hohlstrasse, der Langstrasse, der Wehntalerstrasse, der Binzmühlestrasse, auf der Europabrücke, am Zeltweg sowie am Meierhof-, Albisrieder-, Klus- und Bucheggplatz erhebliche Verlustzeiten entstehen. Zur Verbesserung werden aktuell unterschiedliche Massnahmenansätze geprüft, wie beispielsweise Anpassung des Vortrittsregimes, öV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen, Busschleusen sowie Busspuren. Diese Massnahmenansätze sollen in die städtischen Planungsprozesse einfließen.

In den vergangenen Jahren wurden aufgrund früher durchgeführter Analysen verschiedene Massnahmen umgesetzt, z. B. Busspuren in der Frankentalerstrasse und der Binzmühlestrasse sowie die Busschleuse Röschibachstrasse am Nordende der Hardbrücke in Fahrtrichtung stadtauswärts. Im Programm «Stadtverkehr 2025» ist die Attraktivitätssteigerung der Linie 31 als Aktionsplanmassnahme enthalten. Entsprechend werden die elektronische Busspur in der Hohlstrasse zwischen Hardplatz und Herdernstrasse sowie eine Verbesserung im Bereich der Haltestelle Luggwegstrasse (neue Bezeichnung Letzibach) umgesetzt. Weitere Massnahmen sind in Vorbereitung.

Auswertungen zeigen, dass Massnahmen wie Busspuren zweifelsohne deutliche Vorteile gegenüber dem früheren Zustand bringen. Störungsereignisse werden reduziert und gleichzeitig können Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit wieder verbessert werden.

Zu Frage 3 («Werden aktuell neue Techniken (wie z.B. Smart Traffic Management System) evaluiert? Falls ja: Welche Erkenntnisse liegen vor? Falls nein: Was spricht gegen die Einführung solcher neuen Mittel?»):

Mit verschiedenen situationsgerechten Steuerprogrammen, die hinsichtlich einer Prognose ausgewählt und durch die adaptive Verkehrsnetzsteuerung jederzeit modifiziert werden, ist in Zürich ein smartes Verkehrsmanagement weitgehend umgesetzt.

Hinsichtlich des Ersatzes der Steuergeräte, der in den kommenden Jahren bei der Dienstabteilung Verkehr geplant ist, werden zudem die notwendigen Schnittstellen zum «Internet of Things» geschaffen, die als technische Voraussetzung für weitere Optimierungen notwendig sind. Neuartige Entwicklungen werden eng verfolgt, um das Verkehrsmanagementsystem stets weiterentwickeln zu können.

Die technische Weiterentwicklung der Steuerungsinfrastruktur birgt im Weiteren das Potenzial, um dereinst neue Ansätze wie beispielsweise eine bedarfsgerechte öV-Priorisierung (in Abhängigkeit zu Belegung, Verspätung, Anschlusssicherung) im städtischen Umfeld zu prüfen.

Zu Frage 4 («Wurde das Kostenverhältnis zwischen traditionellen Massnahmen (zusätzliche Fahrzeuge) und den o.g. neuen Techniken geprüft? Welche Erkenntnisse liegen vor?»):

Der Einsatz zusätzlicher Betriebsmittel ist generell sehr teuer, weil wiederkehrende Kosten für das Personal und das Fahrzeug (Beschaffung und Betrieb) anfallen. Für die Kundschaft wird durch den Einsatz zusätzlicher Busse oder Trams bei gleichbleibendem Takt und reduzierter Reisegeschwindigkeit alleine die Pünktlichkeit verbessert, nicht aber die Reisezeit verkürzt

bzw. eingehalten. Für die Beschaffung eines zusätzlichen Fahrzeugs müssen derzeit je nach Fahrzeugtyp Fr. 450 000.– (ein Standardbus) bis fünf Millionen Franken (ein Tram) veranschlagt werden. Zudem ist für den Betrieb eines zusätzlich eingesetzten Fahrzeugs mit jährlichen Kosten zwischen Fr. 250 000.– (Einsatz zu den Hauptverkehrszeiten) bis zu Fr. 850 000.– (Einsatz über den ganzen Tag) zu rechnen. Vor diesem Hintergrund ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis «neuer Techniken» bereits nach kurzer Betriebsdauer deutlich nachhaltiger, weil ohne zusätzliche Betriebsmittel nicht bloss die Pünktlichkeit, sondern auch die Reisegeschwindigkeit für die Kundschaft verbessert werden kann.

Zu Frage 5 («Werden solche Massnahmen auch bei der Planung von Baustellen, welche die Fahrplanstabilität von Buslinien gefährden, in Erwägung gezogen?»):

Die heute vorhandene Generation der Baustellen-Steuergeräte lässt keine Bevorzugung des öV zu. Aus diesem Grund werden Baustellenanlagen mit öV, der bevorzugt werden muss, derzeit mit einem vollwertigen Steuergerät realisiert.

Der Ersatz für die vorhandenen Baustellen-Steuergeräte ist im Jahr 2019 vorgesehen. Die Ausschreibung des Auftrags wird in Kürze erfolgen. Für die nächste Gerätegeneration ist vorgesehen, den öV auch mittels rechnergestütztem Betriebsleitfunk (RBL) erfassen zu können. Dadurch entfallen das aufwendige Fräsen der Sesam-Schleifen und das Risiko, dass die Bevorzugung bei defekten Detektoren nicht mehr korrekt funktioniert.

Zu Frage 6 («Können die Ziele der VBZ-Netzentwicklungsstrategie insbesondere bezüglich ausreichender Kapazitäten und prognostizierten Verkehrsaufkommens ohne klare Privilegierung in der Flächenaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums erfüllt werden?»):

Mit dem Wachstum der Bevölkerung und der Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt Zürich wächst der Verkehr. Gleichzeitig sollen gemäss «Stadtverkehr 2025» bis 2025 80 Prozent aller Wege mit Quelle und/oder Ziel auf Stadtgebiet mit dem öV, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Dem öV kommt bei der Umsetzung dieser Entwicklung und Ziele die entscheidende Rolle zu. In der VBZ-Netzentwicklungsstudie sind deshalb die Ausbauschritte festgelegt, um die steigende Verkehrsnachfrage mit dem öffentlichen Verkehr bewältigen zu können. Ein störungsfreier Betrieb mit attraktiven, planbaren Reisezeiten ist Voraussetzung für die Akzeptanz und die Wettbewerbsfähigkeit der Ausbaumassnahmen. Eine verstärkte öV-Eigentrossierung ist im Sinn der Netzentwicklungsstrategie deshalb ein zentrales Element zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens. Gleichzeitig trägt ein hoher Eigentrossierungsanteil zu einem zuverlässigen städtischen öV bei. Diese Eigenschaft ist zentral für die Erreichung der Vorgaben des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV) an die Servicequalität der VBZ, die durch den ZVV mittels Umfrage zur Kundenzufriedenheit gemessen wird. Die Pünktlichkeit bzw. Unpünktlichkeit der Fahrzeuge wirkt sich erfahrungsgemäss in hohem Masse negativ auf das Ergebnis der Umfragen des ZVV zur Kundenzufriedenheit aus. Die erreichte Servicequalität ist mit den Finanzierungsvorgaben verknüpft, denen die VBZ seitens ZVV unterworfen sind: Eine höhere Qualität, gemessen an der Kundenzufriedenheit, vermag einen etwas höheren Preis der durch den ZVV abgolgten Fahrleistung zu rechtfertigen.

Zu Frage 7 («Was spricht für bzw. gegen eine strategische und konsequente Bevorzugung der Flächenaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums, um die hohen Beförderungskapazitäten des ÖV im Vergleich zum MIV zu optimieren?»):

Die hohe Flächen- und Beförderungseffizienz des öV spricht für eine Flächenaufteilung zugunsten des öffentlichen Verkehrs im dicht besiedelten Stadtgebiet. Kein anderes Zürcher Verkehrsmittel kann eine ähnlich hohe, witterungsunabhängige und flächendeckende Transportleistung erbringen. Das mit dem kommunalen Richtplan prognostizierte Bevölkerungswachstum von 25 Prozent sowie zahlreicher zusätzlicher Arbeitsplätze bis 2040 kann nur mit einer Förderung der öV-Eigentrossierung einhergehen. Werden hierbei bereits heute Abstriche in Kauf genommen, droht ein nachhaltiger Attraktivitätsverlust des Grundgerüsts der Stadterschliessung. Bei der Zuteilung der begrenzten Flächen bestehen heute verschiedene

konkurrierende Nutzungsansprüche, insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs und des MIV. Darüber hinaus bestehen gestalterische und stadtklimatische Anforderungen (z. B. Aufenthaltsqualität, Beschattung, Grünflächenversorgung).

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti