Best Practices aus der öV-Branche zur Steigerung des öV-Anteils

|  |  |
| --- | --- |
| **Transportunternehmen** | Verkehrsbetriebe Zürich |
| **Kontaktperson****(inkl. E-Mail-Adresse)** | Silvan Weber (silvan.weber@vbz.ch) |
| **Massnahme zur** **Steigerung des öV-Anteils**  | Konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs  |
| **Kurzbeschreibung der Massnahme**  | Das sogenannte «Zürcher Modell» basiert auf folgenden drei Grundpfeilern:* Möglichst durchgehende Eigentrassierung: Tram grundsätzlich auf Eigentrassee, Mischverkehrsabschnitte nur unter Gewährleistung einer uneingeschränkten Betriebsqualität, Einrichtung von leistungsfähigen Busspuren (z.B. vor überlasteten Knoten oder auf staugefährdeten Streckenabschnitten; bei beengten Platzverhältnissen kommen auch «elektronische Busspuren» infrage)
* Konsequente Priorisierung an Knoten. Lichtsignalbeeinflussung («SESAM-Dialog») an geregelten Knoten, konsequente Bevorzugung von ÖV-Achsen durch Signalisation
* Echtzeit-Verkehrsmanagement durch Leitstellenbetrieb: Aktives Störungsmanagement, betriebliche Massnahmen in Verspätungsfällen (z.B. vorzeitiges Wenden oder Einschiessen zusätzlicher Kurse)
 |
| **Ziel der Massnahme** | * Gewährleistung von attraktiven Reisezeiten im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln
* Gewährleistung von zuverlässigen Verbindungen und sicheren Anschlüssen auf weitere ÖV-Verbindungen
 |
| **Zielgruppe** | Grundsätzlich alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs sowie Automobilistinnen und –mobilisten, welche hohen Wert auf kurze und zuverlässige Reisezeiten legen (insbesondere im Pendlerverkehr) |
| **Wirkungsbereich der Massnahme**  | Fernverkehr[ ]  | Regionalverkehr[ ]  | Ortsverkehr[x]  | Touristischer Verkehr[ ]  |
| **Stand** | Massnahme umgesetzt[x] Umsetzungszeitpunkt: Seit 1973  | Massnahme in Planung[x] Geplante Umsetzung:Stetig im Rahmen von Bauprojekten | Massnahme noch nicht in Planung[ ]  |
| **Optional:****Beurteilung /** **Erfahrungsbericht** | Positives Feedback | Negatives Feedback |
| * Wird oft als der Erfolgsfaktor im Zürcher ÖV-System genannt
* Hoher Eigentrasseeanteil im Vergleich mit anderen Städten
* 90% pünktliche Abfahrten im Tramnetz (max. 2 Minuten Verspätung)
* Hohe Kundenzufriedenheit (Benchmark im ZVV-Gebiet)
 | * Politisch grosser Druck auf bestehende Eigentrassees aufgrund von zusätzlichen Ansprüchen an Strassenraum (neue/breitere Velospuren, zusätzliche Baumreihen, grosszügigere Fussgängerbereiche) 🡪 mangelndes Bewusstsein über vorhandene Qualität des ÖV-Systems
* Solange kein baulich abgetrenntes Eigentrassee besteht, reduzieren sich die Reisezeiten beim Tram durch Einführung von T30
* Eigentrassee für Busse sind oft schwer umsetzbar
 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Transportunternehmen** | Verkehrsbetriebe Zürich |
| **Kontaktperson****(inkl. E-Mail-Adresse)** | Silvan Weber (silvan.weber@vbz.ch) |
| **Massnahme zur** **Steigerung des öV-Anteils**  | ÖV-Netzausbau  |
| **Kurzbeschreibung der Massnahme**  | Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung müssen aufeinander abgestimmt sein. Durch den gezielten ÖV-Netzausbau können Neubaugebiete ideal erschlossen werden, andererseits sollten solche Areale vor allem dort verdichtet gebaut werden, wo auch ein leistungsfähiger ÖV-Anschluss bereitgestellt werden kann. Mögliche Massnahmen sind beispielsweise Umstellung Bus- auf Tramlinien (Beispiele Tram Zürich West, Glatttalbahn, Tram Affoltern) oder Einführung von neuen Buskonzepten (Beispiele Freilagerareal, Gebiet Lengg). |
| **Ziel der Massnahme** | Erhöhung des Modal Split durch:* Bessere Erschliessungsqualität
* Bessere Anbindung an das übergeordnete Netz
* Höhere Angebotsqualität (oft entsteht ein Sprung bei Umstellung von Bus- auf Tramlinien)
 |
| **Zielgruppe** | Einwohnerinnen und Einwohner von Neubaugebieten (Pendler- & Freizeitverkehr), Arbeitnehmende in neuen Arbeitsplatzgebieten (primär Pendler- und Ausbildungsverkehr) |
| **Wirkungsbereich der Massnahme**  | Fernverkehr[ ]  | Regionalverkehr[x]  | Ortsverkehr[x]  | Touristischer Verkehr[ ]  |
| **Stand** | Massnahme umgesetzt[x] Umsetzungszeitpunkt: 2011 (Tram Zürich West), 2008/10 (Glattalbahn) | Massnahme in Planung[x] Geplante Umsetzung:2028 (Tram Affoltern), 2022 (Lengg) | Massnahme noch nicht in Planung[ ]  |
| **Optional:****Beurteilung /** **Erfahrungsbericht** | Positives Feedback | Negatives Feedback |
| * Neue Tramstrecken als Entwicklungsmotor
* Grosser Nachfragezuwachs auf Neubaustrecken
* Hohe Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität auf Neubaustrecken
* Breit abgestimmte Gesamtkonzepte, oft auch durch Volksabstimmungen untermauert
 | * Hohe Kosten, grosser Aufwand
 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Transportunternehmen** | Verkehrsbetriebe Zürich |
| **Kontaktperson****(inkl. E-Mail-Adresse)** | Silvan Weber (silvan.weber@vbz.ch) |
| **Massnahme zur** **Steigerung des öV-Anteils**  | Politische Verankerung von Mobilitätszielen  |
| **Kurzbeschreibung der Massnahme**  | Verankerung in der Gemeindeordnung: «Die Stadt Zürich setzt konsequent auf den öV, Fuss- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des ÖV […].» und «Der prozentuale Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Art. 2quinquies [oben] um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs. Die Stadt Zürich trifft dazu die notwendigen Massnahmen und veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht. |
| **Ziel der Massnahme** | Verbindliche Zielsetzung zur Erhöhung des Modal Splits von ÖV, Fuss- & Veloverkehr  |
| **Zielgruppe** | Stadtverwaltung, Politik |
| **Wirkungsbereich der Massnahme**  | Fernverkehr[ ]  | Regionalverkehr[ ]  | Ortsverkehr[x]  | Touristischer Verkehr[ ]  |
| **Stand** | Massnahme umgesetzt[x] Umsetzungszeitpunkt: 2011  | Massnahme in Planung[ ] Geplante Umsetzung:…  | Massnahme noch nicht in Planung[ ]  |
| **Optional:****Beurteilung /** **Erfahrungsbericht** | Positives Feedback | Negatives Feedback |
| * Einheitliche Zielsetzung in der städtischen Mobilitätspolitik
* Zielvorgabe für die öffentliche Verwaltung
 | * Teilweises Ausspielen zwischen ÖV und Veloverkehr ist nicht zielführend und den Akteuren oft zu wenig bewusst
 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Transportunternehmen** | Verkehrsbetriebe Zürich |
| **Kontaktperson****(inkl. E-Mail-Adresse)** | Silvan Weber (silvan.weber@vbz.ch) |
| **Massnahme zur** **Steigerung des öV-Anteils**  | Förderung multimodaler Angebote mit hoher Kundenfokussierung |
| **Kurzbeschreibung der Massnahme**  | Durch ein Ausrichten auf effektive Kundenbedürfnisse können spezifisch Nutzergruppen angesprochen werden, die den ÖV bisher nicht genutzt haben – ein tiefgreifendes Verständnis für Kundenbedürfnisse und die Bereitschaft, neue Wege zu gehen, sind dafür notwendig. Mögliche Hilfsmittel dafür sind:* Vertiefte Analyse von Bewegungsdaten & -mustern
* Befragungen und öffentliche Partizipation
* Digitale und physische Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsangeboten auf einer Plattform / einer Mobilitätsdrehscheibe 🡪 Koordination zwischen ÖV, Car-Sharing, Bike-Sharing, Trotti-Sharing, Ergänzung mit attraktiven kommerziellen Angeboten
* Nachfragebasierte ÖV-Angebote in Gebieten / zu Zeiten mit hohem MIV-Anteil
 |
| **Ziel der Massnahme** | Erhöhung des Modal Splits von nachhaltigen Mobilitätsformen durch:* bessere Vernetzung entlang intermodaler Reiseketten
* besseres Verständnis der Kundennutzen
* Erhöhung von Flächen- und Kosteneffizienz
 |
| **Zielgruppe** | Junges, urbanes Publikum mit Affinität zu digitalen und multimodalen Mobilitätsangeboten |
| **Wirkungsbereich der Massnahme**  | Fernverkehr[ ]  | Regionalverkehr[ ]  | Ortsverkehr[x]  | Touristischer Verkehr[ ]  |
| **Stand** | Massnahme umgesetzt[x] Umsetzungszeitpunkt: Diverse Pilotversuche ab 2020  | Massnahme in Planung[ ] Geplante Umsetzung: | Massnahme noch nicht in Planung [x] (bisher erst Pilotversuche, Regelbetriebe aktuell noch nicht gesichert) |
| **Optional:****Beurteilung /** **Erfahrungsbericht** | Positives Feedback | Negatives Feedback |
| * Fokus auf Kundenbedürfnisse 🡪 Zielsetzung Modal Split kann konkret verfolgt werden
* Hohe Akzeptanz aufgrund grossem Kundennutzen
* Chancen der Digitalisierung können genutzt werden
 | * Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit konnten noch nicht nachgewiesen werden
* Finanzierung und Aufgabenteilung noch ungeklärt
* Skalierung von Pilotprojekten gestaltet sich oft schwierig
 |

Besten Dank für Ihre Rückmeldungen bis **Ende März** an: *modalsplitstudie@voev.ch*