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 | | Touristischer Verkehr |
| **Stand** | Massnahme umgesetzt    Umsetzungszeitpunkt:  Seit 1973 | | Massnahme in  Planung    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 | | Ortsverkehr | | Touristischer Verkehr |
| **Stand** | Massnahme umgesetzt    Umsetzungszeitpunkt:  2011 (Tram Zürich West), 2008/10 (Glattalbahn) | | Massnahme in  Planung    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 | | Touristischer Verkehr |
| **Stand** | Massnahme umgesetzt    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 | | Touristischer Verkehr |
| **Stand** | Massnahme umgesetzt    Umsetzungszeitpunkt:  Diverse Pilotversuche ab 2020 | | Massnahme in  Planung    Geplante Umsetzung: | | Massnahme noch nicht in Planung    (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*