

öV Probleme im städtischen Raum am Beispiel Zürich

Der öV wird geopfert, und keiner nimmt es wahr

VöV Bustagung, Freiburg 17. Mai 2022

Klima und CO₂ Reduktion unsere grösste Herausforderung

- Der Verkehr ist einer der grössten CO₂ Emittenten
- Eine CO₂ Reduktion in grossem Umfang ist nur mit einer Verlagerung vom MiV auf den öV möglich

Die VBZ bewältigen mehr als 50% der städtischen Mobilität

- Die VBZ befördern jeden Werktag über 1 Mio Menschen.
- Tram und Bus transportieren mit Abstand am meisten Menschen – und beanspruchen dafür sehr wenig Raum.
- Um 8'000 Personen pro Stunde zu befördern braucht das Tram gerade mal eine Fahrspur. Das Auto braucht dafür 10 Fahrspuren.



Das Zürcher Erfolgsmodell: öV-Bevorzugung in der Stadt Zürich



Vor dem Zürcher Erfolgsmodell: Der öV steckt im Stau



Das Zürcher Erfolgsmodell: weltweit beachtet

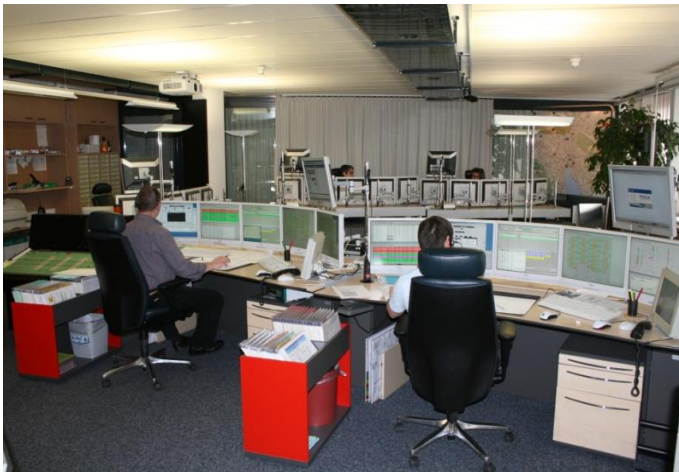
(z.B. Heinrich-Böll-Stiftung: Zürich Welthauptstadt des ÖPNV)



Bau von Eigentrassees



Signalbeeinflussung



Störungsmanagement über
Leitstelle

züri-linie 2030



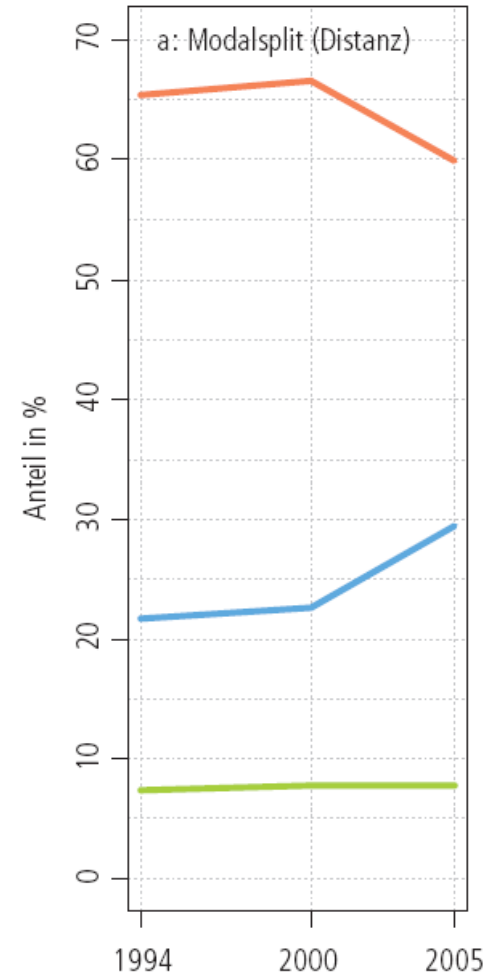
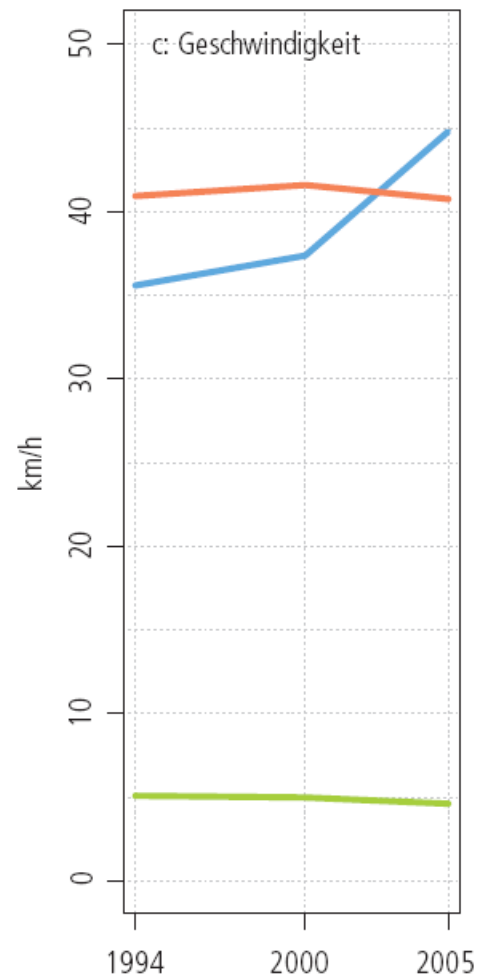
Strategie 2020 – 2023

Verbindliche Langfristplanung

Mit dem neuen Modell

- Verkürzung der Fahrzeiten
- Grössere Fahrplanstabilität
- Geringere Kosten
- Stark steigender ÖV-Anteil

Kampf um die Zeit: Die verlässliche Fahrzeit von Tür zu Tür im Vergleich zu den andere Verkehrsmitteln ist der zentrale Faktor im Kampf um Marktanteile



Entwicklung im Kt. ZH

Mobilitätsentwicklung im Kanton Zürich von 1994 – 2005

Grafik: Statistisches Amt des Kantons
Zürich

Datenquelle: Mikrozensus Verkehr
2005 (BFS/ARE)



Die Gefahren für den städtischen öV:

Der öV hat nicht mehr Priorität, sondern wird als Selbstverständlichkeit angesehen.

- Die Branche ist zwar bereit für umweltfreundliche Busse
- Aber **der öV wird geopfert, und keiner nimmt es wahr**

1. **Tempo 30:** Verlangsamung; nicht finanzierte zusätzliche Kosten

- Kosten in der Stadt Zürich bei flächendeckendem T30:
 - Ca. 20 Mio jährlich wiederkehrend / Investitionen von rund CHF 70 Mio
- Kosten im ZVV Gebiet: CHF 40 Mio jährlich wiederkehrend

2. **Verlust der öV-Spuren** aufgrund von Nutzungskonflikten im Strassenraum

Das Zürcher Modell wurde in den letzten 50 Jahren perfektioniert und optimiert



optimale Ausnutzung des Strassenraums (viele MiV und öV Spuren knapp an der Norm oder gar unter der Norm -> eine weitere Verkleinerung ist nicht mehr möglich)



Stetige Beobachtung des Verkehrs zusammen mit der Dienstabteilung Verkehr der Stadt und Optimierung der Signalanlagen und der öV-Spuren



Optimierung der Fahrpläne und der Fahrzeugumläufe;

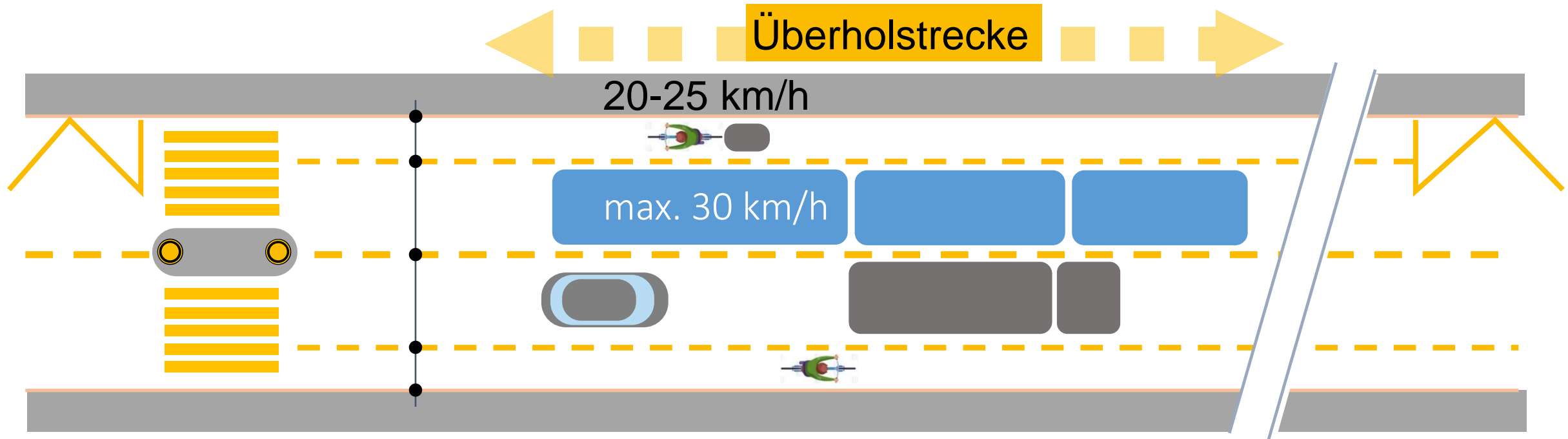
die Wendezeiten an den Endpunkten sind minimal, um gerade die Fahrplanstabilität und ein kurzes Austreten der Fahrdienstmitarbeitenden zu ermöglichen

Mit T30 wird der öV langsamer und unattraktiver

- Bei T30 wird der öV langsamer, unattraktiver und teurer, aber mit zusätzlichen Kursen könnte die Verlässlichkeit theoretisch weiter gewährleistet werden.
 - Dazu bräuchte es aber zusätzliche öV Spuren
 - Der Vortritt muss auf der Busstrasse bleiben (kein Rechtsvortritt)
- Sind diese Bedingungen nicht gegeben, wird der öV nicht nur langsamer, sondern auch unzuverlässig

Längere Überholstrecken Bus/Velo mit T30

Ein DGTB müsste für ein Überholmanöver zwischen zwei Haltestellen ca. 200 Meter auf der Gegenfahrbahn ohne Inseln und Verengungen fahren können



Überholstrecke/-zeit heute (GTB): 86m / 8 s
Überholstrecke/-zeit morgen (DGB, T30): 200 m / 24 s

(Buslänge: heute 18.75m / neu 24.5m, Ø Bustempo: heute 37 km/h / 30 km/h, Ø Velotempo: 25 km/h)

Entschleunigung des öV ist die falsche Maxime bei der Verkehrsplanung: **auf öV-Hauptachsen muss T 50 gelten**



Man lernt ja schon früh, dass man in der Stadt mit dem Auto nicht vorwärts kommt.

Als Dreikäsehoch findet man es vielleicht noch lustig, wenn man am Steuer sitzen darf, aber nicht vom Fleck kommt. Als Erwachsener nicht mehr. Deshalb empfehlen wir allen, die in Zürich täglich im Stau stehen: Werfen Sie Ihr Kleingeld doch einmal in einen unserer Ticket-

Automaten. Und lösen Sie eine ZVV-Tageskarte für CHF 7.60, gültig für alle öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Zürich. Damit ist es ein Kinderspiel, vorwärts zu kommen. Für weitere Informationen: www.vbz.ch

VBZ Zürich Linie

Umsteigen lohnt sich.

Kampf um den Raum: Die Ansprüche an den Strassenraum steigen und unsere öV-Spuren geraten unter Druck

- Die Ansprüche an den Strassenraum steigen (Alleenkonzept, Velowege, Fusswegkonzept, gestalterische Anliegen usw.)
- Die Zürcher Strassen sind schmal und der Raum ist bereits relativ knapp für die heutige Nutzung (meist 1 Trottoir, 1 MiV-Spur, 1 öV-Spur)
- Würden z.B. in jeder Strasse mit einer Tramspur zusätzlich eine Velospur gebaut, gingen 55% der Tramtrassen verloren.
 - Eine Verschmälerung der heute schon knappen MiV-Spur ist meist nicht möglich, da die Autos dann auf der öV- oder Velospur stehen
 - Eine Sperrung der Strasse für den MiV häufig nicht möglich, da die wichtigen öV- Linien meist auf den Hauptachsen verkehren oder der politische Wille zur Trennung der verschiedenen Verkehre auf verschiedene Achsen fehlt

Voraussetzungen für einen attraktiven öV

- **Die öV-Spuren sind das wichtigste Element für einen attraktiven öV**
- Ohne öV-Spuren werden Tram und Bus nicht nur langsamer, sondern unberechenbar
- **Strassen mit öV müssen vortrittsberechtigt bleiben**
- Velos dürfen nicht auf öV-Spuren zugelassen werden, ausser diese haben eine Breite von mindestens 4,5 m, so dass ein gefahrloses Überholen möglich ist
- Leider werden die Verkehrsregeln von den Velofahrern sehr oft nicht eingehalten, wodurch gefährliche Situationen sowohl für die Velofahrer als auch durch Sturzunfälle der Fahrgäste im öV entstehen.
- **Die Priorisierung des öV ist an allen LSA einzuhalten**

Falsche Messgrössen führen zu falschen Massnahmen

öV, Fuss- und Veloverkehr wären eigentlich die ideale Ergänzung und keine Gegner. Ziel muss eine möglichst umweltgerechte und kundenfreundliche Verkehrspolitik sein.

- **Für die Umwelt zählen beim Modalsplit nur die Pkm und nicht die Anzahl Wege**
- Bei den Anzahl Wegen kann der Modalsplit von Fuss- und Veloverkehr relativ leicht erhöht werden, nicht aber bei den Pkm
- **Velostädte, welche dem öV nicht grösste Priorität eingeräumt haben, verfügen über einen sehr hohen MiV-Anteil.** Mit dem Modalsplit von Amsterdam, Kopenhagen oder Winterthur hätte die Stadt Zürich 60-100% mehr Autoverkehr

Wenn wir glauben, in jeder Strasse müsse Platz für alle Verkehrsträger mit eigenen Spuren sein, wird es nur Verlierer geben.

Die falsche Messgrösse beim Modalsplit:

Für das Klima zählen nur die Pkm, die Wege sind belanglos

Entwicklung des Modalsplits (Anzahl Wege in Zürich)	2000	2005	2005*	2010	2015	2015**
Fuss /Velos, E-Bikes	30 %	30 %	16%	31 %	34 %	18 %
<i>Davon Velos und E-Bikes</i>	4 %	4%		4 %	8 %	
Motorisierter Individualverkehr	40 %	36 %	36%	30 %	25 %	25 %
Öffentliche Verkehrsmittel	30 %	34 %	48%	39 %	41 %	57%

* Modalsplit nach Pkm / ** Modalsplit Pkm hochgerechnet

Es war kein Zufall, dass immer mehr Menschen auf Tram und Bus umgestiegen sind

- Der Erfolg des Zürcher Modells ist keine Einbahnstrasse
 - An vielen Schlüsselstellen sind wir bereits heute an der Leistungsgrenze
 - Das Verkehrswachstum kann vom öV nur mit einem weiteren Ausbau bewältigt werden
 - Raum und Zeit sind zwei Schlüsselfaktoren
- Sollen die Ziele der Stadt erreicht werden, brauchen die VBZ gute Rahmenbedingungen. Das ist zur Zeit nicht der Fall.
- T30 und der Abbau von öV-Spuren weisen in die falsche Richtung: Der öV wird geopfert, und keiner nimmt es wahr
- Die Politik stellt die Weichen dafür und ist verantwortlich, ob die Klimaziele erreicht werden

Es wäre aber auch kein Zufall, wenn die Menschen nicht mehr auf Tram und Bus umsteigen würden



Stellen Sie sich die Zürcher Quartiere einmal ohne Tram und Bus vor.