

An den Grossen Gemeinderat

## W i n t e r t h u r

Beantwortung der Interpellation betreffend Beschleunigung der Stadtbusse und der Postautos, eingereicht von Gemeinderätin H. Strahm (SP) und Gemeinderat O. Seitz (SP)

---

Am 22. Januar 2007 reichten Gemeinderätin Hedi Strahm und Gemeinderat Oliver Seitz namens der SP-Fraktion mit 37 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

*"Ein Legislatorschwerpunkt des Stadtrats verlangt Massnahmen zur Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Eine solche Leistungssteigerung kann unter anderem durch die Erhöhung der Geschwindigkeit der Stadtbusse und der Postautos erreicht werden, indem die Wartezeiten vor Lichtsignalen reduziert werden.*

*Die in den letzten Jahren gebauten und umgebauten Lichtsignalanlagen wurden mit einem technischen Steuerungssystem ausgerüstet und alle Stadtbusse mit GPS-Geräten bestückt. Das dadurch entstandene Leitsystem bietet für die Fahrgäste verbesserte Informationen über Anschlüsse wie auch beispielsweise bei Störungen.*

*Das Leitsystem würde zudem eine Reduktion der Fahrzeit für die Stadtbusse und die Postautos ermöglichen, indem der öffentliche Verkehr an den Lichtsignalen bewusst und konsequent gegenüber dem restlichen Verkehr bevorzugt würde. Die Lichtsignale müssten bei der Ankunft der Stadtbusse und der Postautos auf Grün schalten, so dass der übrige Verkehr rechtzeitig die Kreuzung verlassen und der öffentliche Verkehr die Kreuzung ohne anzuhalten überqueren kann.*

*In der ganzen Stadt Zürich wird diese konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs seit mehr als 20 Jahren erfolgreich praktiziert. Dadurch konnten die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs laufend reduziert werden.*

*Es stellen sich folgende Fragen:*

- 1. Ist die Nutzung des Leitsystems für das Verkehrsmanagement des öffentlichen Verkehrs flächendeckend oder nur punktuell geplant?*
- 2. Sind für eine flächendeckende konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an den Lichtsignalanlagen weitere Investitionen nötig? Wenn ja welche?*
- 3. Ist der Stadtrat bereit, das Leitsystem für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs zu nutzen?*
- 4. Wenn ja, in welchem Ausmass und mit welchem Zeitplan?"*

**Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

### **Ausgangslage und Situation in Winterthur**

Das im vergangenen Jahr bei Stadtbus Winterthur in Betrieb genommene Leitsystem hat folgende, wichtigste Funktionalitäten:

- Betriebsinterne Steuerung aller Abläufe auf dem Netz von Stadtbus Winterthur
- Datenversorgung von Informationssystemen für die Fahrgäste

- Betrieb eines Datennetzwerkes mit den anderen Verkehrsunternehmen im gesamten Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV).

Die zentralen, kundenorientierten Ziele des Systems sind:

- umfassende, zweckmässige Kundeninformation in den Fahrzeugen und an den Haltestellen
- weitere Qualitätssteigerung im Fahrbetrieb und eine hohe Zuverlässigkeit, insbesondere auch in ausserordentlichen Situationen (Grossanlässe, Umleitungen und Störungen).

Im Endausbau sind die Leitsysteme der öV-Unternehmen im ZVV-Gebiet vernetzt. Davon ausgenommen sind die Verkehrsleitsysteme der Schweizerischen Bundesbahnen, wobei mit verschiedenen Schnittstellen ein zweckmässiger Datenaustausch sichergestellt wird (Fahrplansysteme, Sicherung der Anschlüsse).

Die Funktionalität des Leitsystems von Stadtbus Winterthur konzentriert sich auf die öV-interne Betriebsabwicklung und hat keinen direkten Bezug zu den Lichtsignalanlagen oder zu anderen Verkehrsteilnehmenden. Die an ein integriertes Verkehrsmanagement gestellten Anforderungen sind weder Bestandteil der Zielsetzungen noch des Pflichtenheftes des realisierten Leitsystems. Diese beiden unabhängigen Systeme sind konzeptionell und technisch nicht vergleichbar.

Die Bevorzugung der Busse an den Lichtsignalanlagen wird in der Stadt Winterthur bereits seit Jahren praktiziert. Die Fahrzeuge von Stadtbus Winterthur steuern die Lichtsignale über eine technische Einrichtung an, die sich im Strassenboden in einer punktuell definierten Distanz zum Lichtsignal befindet. Nach Ansteuerung des Lichtsignals wird der Bus derart bevorzugt, dass die übrigen Phasen in abgestimmter Weise zeitlich gekürzt werden. Für jede Lichtsignalanlage besteht ein individuell definierter Ablaufplan, der auch den maximalen Rahmen der Busbevorzugung regelt. Die mit der Planung und dem Betrieb der Lichtsignalanlagen beauftragten Fachorgane setzten bis anhin die Rahmenbedingung, den öffentlichen Verkehr dort zu bevorzugen, wo die Kapazität der übrigen Verkehrsträger und Verkehrsträgerinnen nicht gleichzeitig allzu negativ beeinflusst wird, weshalb insbesondere die Kapazität des Individualverkehrs durch die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs nur punktuell tangiert wurde.

Stadtpolizei und Stadtbus suchen im Sinne eines Dauerprozesses an allen Lichtsignalanlagen Optimierungsmöglichkeiten, um die Busbevorzugung zu verbessern. Allerdings ist der Spielraum beschränkt aufgrund der zum Teil sehr hohen Komplexität (beispielsweise sind an der Kreuzung Technikum-/Zürcherstrasse am HB acht Buslinien zu berücksichtigen), der gegenseitigen Abhängigkeiten, der zurzeit geltenden Bevorzugungspraxis und vor allem aufgrund der Verkehrsbelastung der Knoten.

### **Situation in Zürich**

Die Situation in Zürich unterscheidet sich grundsätzlich nicht von jener in Winterthur. Weder das bereits bestehende noch das künftige Leitsystem der Verkehrsbetriebe nehmen Einfluss auf die Lichtsignalanlagen. Die Ansteuerung im Busverkehr erfolgt nach dem gleichen Prinzip wie in Winterthur und ist ebenfalls punktuell und unterschiedlich geregelt. Im Grundsatz erhalten jedoch die Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr absolute Priorität, d.h. die Signale geben den Fahrweg dem öffentlichen Verkehr möglichst verzögerungslos frei. Die Stadt Zürich zieht damit das Risiko in Betracht, den Individualverkehr teilweise einzuschränken. Der Trambetrieb und grössere Teile des Trolleybusnetzes sind wegen der über weite Strecken vom Individualverkehr abgetrennten Fahrspuren aber nur bedingt mit Stadtbus Winterthur vergleichbar.

### **Strategische Betrachtungsweise**

In der vom Kantonsrat beschlossenen Strategie 2009 – 2012 des Zürcher Verkehrsverbundes ist die behinderungsfreie Fahrt als Stossrichtung im Ausbau des Busverkehrs formuliert. In der Folge beauftragte der Verkehrsverbund Stadtbus mit den Fahrplanvorgaben Ende April 2007, die Massnahmen des Regionalen Verkehrssteuerungskonzepts Winterthur voranzutreiben und darüber Bericht zu erstatten.

Die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ist für den Stadtrat von hoher strategischer Bedeutung. Er hat deshalb die Beschleunigung der Stadtbusse in die Legislatorschwerpunkte aufgenommen: "Zur Bewältigung und Verflüssigung des innerstädtischen Verkehrs werden insbesondere Massnahmen zur Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs [...] vorangetrieben." Entsprechend wurden auch im Regionalen Gesamtverkehrskonzept Winterthur Massnahmen zur konsequenten Bevorzugung des Städtischen öV mit der Priorität A bewertet.

Dabei steht eine Optimierung des Gesamtverkehrs im Vordergrund. Es gilt demnach die intermodale Gesamtleistung, d.h. die gesamte Verkehrsmenge des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zusammen (gemessen in Personen pro Zeiteinheit) zu optimieren. Dabei genießt der öffentliche Verkehr wegen seiner Leistungsfähigkeit in den allermeisten Fällen Priorität. Insbesondere ist der hohen Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in den Spitzenverkehrszeiten grosse Beachtung zu schenken. Die heute bestehende Steuerung zeigt noch nicht die gewünschte Wirkung, weshalb die bisherigen Rahmenbedingungen verändert werden müssen. Es soll neu in Kauf genommen werden, die Kapazität des Individualverkehrs an einzelnen Knoten zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verringern. Dies mit dem Ziel, die Gesamtverkehrsleistung (Personen pro Zeiteinheit) im Stadtzentrum zu steigern. Im Besonderen gilt dies für Situationen mit ausserordentlichen Verkehrsüberlastungen auf der Autobahn, wo der öffentliche Verkehr sowie die Einwohnerschaft und das Gewerbe vor dem Verkehrsinfarkt auf den Hauptverkehrsachsen zu schützen sind, und für die Hauptverkehrsachsen des öffentlichen Verkehrs mit sehr hohen Passagieraufkommen.

Der Stadtrat wird die massgeblichen Stellen beauftragen, die Einhaltung dieser Grundsätze bei der Steuerung der Lichtsignale zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Die Steuerung der Lichtsignale dürfte indessen nicht ausreichen, um die Erwartungen an eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs erfüllen zu können. Als maximal zu erwartendes Resultat darf damit gerechnet werden, dass bei der gegenwärtigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage eine Verschlechterung der Situation aufgefangen werden kann.

Leistungssteigerungen mit nachhaltiger Wirkung können nur mit umfassenden Massnahmen im Infrastrukturbereich, z.B. mit Busspuren und zusätzlichen Lichtsignalen erreicht werden. Wie erwähnt, hat der Stadtrat das Vorantreiben entsprechender Projekte als Legislaturziel festgelegt. Als zweckmässige Ausgangslage für die weitere Planung erachtet er das Grundlagenpapier "RVS (Regionale Verkehrssteuerung) Winterthur und Umgebung". Darauf basierend wird derzeit unter der Leitung von Stadtbus Winterthur ein Massnahmenpaket im Sinne der Interpellation erarbeitet.

## **Zu den einzelnen Fragen:**

### Zur Frage 1:

*"Ist die Nutzung des Leitsystems für das Verkehrsmanagement des öffentlichen Verkehrs flächendeckend oder nur punktuell geplant?"*

Wie vorgängig ausgeführt, handelt es sich um ein System für die betriebsinterne Führung des Fahrdienstes von Stadtbus Winterthur und für eine verbesserte Fahrgastinformation. Das System umfasst das gesamte Netz auf Stadtgebiet. In absehbarer Zeit soll auch Postauto Zürich ein identisches Leitsystem erhalten. Ab dem Zeitpunkt der erfolgreichen Inbetriebnahme (ca. 2009) wird auch der Fahrdienst der Postauto-Linien mit einem Leitsystem geführt.

### Zur Frage 2:

*"Sind für eine flächendeckende konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an den Lichtsignalanlagen weitere Investitionen nötig? Wenn ja, welche?"*

Im Rahmen des Grundlagenpapiers "RVS (Regionale Verkehrssteuerung) Winterthur und Umgebung" wurden verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, beispielsweise auch eine Reihe zusätzlich notwendiger Lichtsignalanlagen. Aus Sicht des Stadtrats sind dabei jene Anlagen prioritär zu realisieren, welche dem öffentlichen Verkehr eine bessere Kalkulierbarkeit der Reisezeiten ermöglichen. Eine flächendeckende und konsequente Busbevorzugung beschränkt sich nicht auf die Steuerung von Lichtsignalanlagen. So sind beispielsweise an verschiedenen Orten separate Busspuren oder andere verkehrslenkende Massnahmen nötig, um eine beschleunigte Zufahrt zu den Signalanlagen sicherstellen zu können.

Auf dem Stadtgebiet existieren verschiedene neuralgische Punkte, die eine Anpassung der Strasseninfrastruktur voraussetzen, um den Anforderungen einer konsequenten Busbevorzugung gerecht zu werden. Es wird sich aber erst nach Abschluss der erwähnten Arbeiten im Rahmen des RVS-Berichtes weisen, welche neuen Lichtsignalanlagen nötig sind oder ob andere Massnahmen wirkungsvoller umgesetzt werden können.

### Zur Frage 3:

*"Ist der Stadtrat bereit, das Leitsystem für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs zu nutzen?"*

Der Stadtrat ist bereit, die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs voranzutreiben, dies kann aber nicht durch das Leitsystem von Stadtbus erfolgen. Die Zielsetzungen und damit die technische Funktionalität des realisierten Leitsystems von Stadtbus Winterthur sind nicht auf ein alle Verkehrsteilnehmenden einschliessendes Verkehrsmanagement ausgerichtet. Aus diesem Grunde ist eine Nutzung des Leitsystems im Sinne der Interpellation nicht vorgesehen. Das Leitsystem kann aber die bestehenden Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr belegen und dient somit als Grundlage für die Beurteilung der künftigen Massnahmen zur Busbeschleunigung.

### Zur Frage 4:

*"Wenn ja, in welchem Ausmass und mit welchem Zeitplan?"*

Der genaue Zeitplan zur Umsetzung der einzelnen Massnahmen gemäss RVS ist noch nicht bekannt. Stadtbus Winterthur wird in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehrsplanung und der Stadtpolizei, Abteilung Verkehrslenkung, das bestehende RVS-Konzept

verfeinern, die Massnahmen priorisieren und ein erstes Massnahmenpaket bis Ende 2007 dem Stadtrat zum Beschluss vorlegen. Gleichzeitig ist auch das weitere Vorgehen festzusetzen und der Kanton in das Projekt einzubeziehen. Der Stadtrat beabsichtigt, dem Kanton noch in diesem Jahr die Umsetzung eines ersten Massnahmenpaketes und dessen Mitfinanzierung zu beantragen.

*Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher Departement Technische Betriebe übertragen.*

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder