

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 29. Mai 2019

452.

Verkehrsbetriebe, Strategie-Schwerpunkt «Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität»

IDG-Status: öffentlich

1. Zweck der Vorlage

Mit dem Strategie-Schwerpunkt (SSP) «Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität» entwickelt der Stadtrat das öffentliche Mobilitätsangebot in der Stadt Zürich weiter. Innovationen bei Produkten und Dienstleistungen sollen die Lebensqualität der Stadtbevölkerung weiter verbessern, aber auch die Wirtschaftlichkeit, die Umweltverträglichkeit und die Erreichbarkeit der öffentlichen Mobilität steigern.

Diese Vorlage schafft den strategischen Rahmen, um den SSP im ständigen Dialog mit der Bevölkerung und in eng abgestimmter und koordinierter Zusammenarbeit der städtischen Dienstabteilungen voranzutreiben.

2. Ausgangslage

Die öffentliche Mobilität in der Stadt Zürich steht vor neuen Herausforderungen. Gesellschaftliche und technische Trends wie Sharing-Economy, Individualisierung, Multimodalität, digitale Buchungsplattformen, Elektromobilität und automatisiertes Fahren bewirken bereits heute einen tiefgreifenden Wandel im gesamten Mobilitätsmarkt. Zugleich steigt die Nachfrage nach Mobilität auch durch die bereits erfolgte und die absehbare Bevölkerungszunahme in Stadt und Agglomeration. Gleichzeitig bleiben die bestehenden Herausforderungen aktuell, namentlich die Ökologisierung und die Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs sowie der Umgang mit dem begrenzten Raum.

In den Strategien Zürich 2035 legte der Stadtrat zudem u. a. die folgenden strategischen Ziele fest:

- Zusätzliche Nachfrage nach Mobilität ist mit öffentlichem Fuss- und Veloverkehr zu befriedigen
- Die Stadt Zürich ist auf Kurs auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft
- Dienstleistungen der Stadt und Partizipationsprozesse sind digital unterstützt

In der Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität «Stadtverkehr 2025» (STRB Nr. 283/2014) sind diese Ziele abgebildet und konkretisiert. Dies sind namentlich die Verbesserung des Angebots und der Attraktivität, die Erhöhung der Anteile des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs, ferner der Einsatz verbrauchsarmer Fahrzeuge und umweltgerechter Antriebstechnologien zum Schutze der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs und die Erreichung der 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität.

Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr ist einer der Hauptgründe für die hohe Lebensqualität und Attraktivität der Stadt als Wirtschaftsstandort und Tourismusdestination und bietet damit eine optimale Ausgangslage, um auf diese Herausforderungen zu reagieren.

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) leisten einen wesentlichen Beitrag im Hinblick auf diese Ziele. Der öffentliche Verkehr ist raumschonend und umweltverträglich. Auf der Basis des öV-Linienvverkehrs sollen ihren Kundinnen und Kunden individualisierte Mobilitätslösungen angeboten werden. Die VBZ sollen in der Lage sein, dieses Angebot zu organisieren und operativ zu steuern.

Neue technische oder rechtliche Möglichkeiten können disruptive Geschäftsmodelle zur Folge haben, welche den Wettbewerb verschärfen und vorhandene Marktstrukturen auflösen. Eine in der Mobilitätsbranche antizipierte Entwicklung ist die Verschmelzung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Es stellt sich vielerorts die Frage, in welcher Form neue Mobilitätsangebote in den bestehenden öffentlichen Verkehr integriert werden können.

In vielen Bereichen fehlen heute wichtige Erkenntnisse, namentlich welche Regularien bzw. welche Verkehrsregimes im Zusammenhang mit künftig auftretenden automatisierten Fahrzeugen für ein möglichst nachhaltiges und effizientes urbanes Mobilitätssystem zweckmässig wären. Diese Erkenntnisse sind nötig, um die Mobilitätspolitik der Zukunft aktiv mitgestalten zu können.

3. Ziele und Teilvorhaben

Der SSP «Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität» gliedert sich in die vier Teilvorhaben Elektromobilität, Mobilitätsplattform, Bedarfsverkehr und autonomes Fahren im öV. In diesen Bereichen sollen die nötigen Erkenntnisse gewonnen und die Basis der Infrastruktur für die neuen Angebote gelegt werden.

Die Teilvorhaben sind begründet durch:

- **Innovation / Veränderungen antizipieren:** Die Entwicklungen und Trends im Mobilitätsmarkt müssen erkannt und mögliche Anwendungen evaluiert werden.
- **Innovation testen:** Messbare Resultate, fundierte Kundenfeedbacks und Erfahrungen müssen im Betrieb gesammelt werden und sind die Grundlage für nachfolgende Modellrechnungen, Angebotskonzepte und Strategien.
- **Angebotsqualität steigern:** Kürzere Zugangswege, mehr Direktverbindungen, zeitliche Flexibilität und neue Angebote in Gebieten und Zeiten mit schwacher Nachfrage sollen die bisherigen Schwächen des regulären Linienangebots aufwiegen.
- **Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ausbauen:** Die VBZ sollen Kompetenzen als Anbieter flexiblerer öV-Angebote aufbauen und sich im Mobilitätsmarkt als kompetenter Mobilitätsdienstleister der Zukunft positionieren. Damit schaffen sie die Wettbewerbsfähigkeit, um auf neue Akteure reagieren zu können, die auf den Markt drängen. Diese konkurrenzieren die VBZ und damit den öV der Stadt Zürich dort, wo der Markt am lukrativsten ist und damit die Wirtschaftlichkeit des öV gefährden.

3.1 Elektromobilität (E-Bus-Strategie VBZ)

Ziel

Der öffentliche Verkehr in Zürich soll bis 2030 weitgehend elektrifiziert werden. Die Planungs- und Betriebs-Steuerungssysteme der VBZ sind an die neuen Mobilitätsformen angepasst.

Begründung

Dank Tram und Trolleybus befördern die VBZ bereits heute 80 Prozent ihrer Fahrgäste elektrisch und mit erneuerbarem Strom. Durch die vollständige Elektrisierung wird die Energieeffizienz verbessert sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen reduziert. Mit dem Ziel, bis

zum Jahr 2030 weitgehend elektrisch zu verkehren, möchten die VBZ die Stellung des öV als zentralem Pfeiler der Elektromobilität in der Stadt Zürich weiter stärken.

Die Formen des zukünftigen, individualisierten öffentlichen Verkehrs wie Sharing-Fahrzeuge oder automatisierte Shuttles werden ebenfalls elektrisch angetrieben sein und entsprechende Hintergrundinfrastrukturen zur Aufladung benötigen.

3.2 Mobilitätsplattform

Ziel

Die Stadt betreibt die führende Mobilitätsplattform in der Urbanregion Zürich. Sie nutzt die neuen technologischen Möglichkeiten und stellt öffentliche Daten und Informationen im Verkehrsbereich gut nutzbar zur Verfügung.

Begründung

Eine Mobilitätsplattform ist eine internetbasierte Plattform, auf der Daten und Datenverarbeitungsvorgänge verschiedener Mobilitätsangebote über Schnittstellen gebündelt zur Verfügung gestellt werden. Dies ermöglicht Endkunden und -kundinnen, multimodale Routeninformationen zu erhalten und/oder entsprechende Angebote zu reservieren und zu bezahlen. Durch einen vereinfachten und attraktiveren Zugang sowie durch die Präsenz auf neuen Informations- und Vertriebskanälen trägt die Mobilitätsplattform der Stadt Zürich dazu bei, die Attraktivität und damit den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Die Mobilitätsplattform unterstützt auch die Strategien Zürich 2035, namentlich im Bereich Digitale Stadt. Es ist Ziel der Strategie Digitale Stadt, dass der Service public die neuen technologischen Möglichkeiten wahrnimmt, prüft und nutzt. Gemäss der Strategie sollen öffentliche Daten und Informationen gut nutzbar zur Verfügung gestellt und stetig weiterentwickelt werden. Die Mobilitätsplattform unterstützt diese Ziele.

Die Mobilitätsplattform ist als zentrale digitale Kundenschnittstelle und Informationsplattform ein wichtiger Teil der Digitalisierungsstrategie der VBZ. Sie kann auch für zukünftige weitere Kanäle und Anwendungen interner oder dritter Stellen genutzt werden, beispielsweise für Haltestellen- oder Kundeninformationen. Damit wäre auch eine Zusammenarbeit mit anderen interessierten Verwaltungsstellen innerhalb und ausserhalb der Stadtverwaltung möglich.

Durch die Zusammenarbeit mit anderen Mobilitätsanbietern bieten sich für die VBZ Möglichkeiten für längerfristige Partnerschaften und eine gemeinsame, verkehrsmittelübergreifende Optimierung des Mobilitätsangebots in Zürich.

3.3 Bedarfsverkehr im öV

Ziel

Die Stadt ergänzt den öV-Linienverkehr situativ mit nachfragegesteuerten Transportmöglichkeiten (OnDemand, 7/24, lokal).

Begründung

Um Gebiete und Zeiten mit schwacher öV-Abdeckung besser zu erschliessen und um auf die steigende Mobilitätsnachfrage zu reagieren, sind neue Mobilitätsformen mit einem effizienteren Fahrzeugeinsatz erforderlich. Die nachfragegesteuerten Transportmöglichkeiten bündeln die Fahrten verschiedener Personen, die ad hoc gebucht werden, mithilfe von Matching- und Routing-Algorithmen im selben Fahrzeug (sogenanntes «on demand ride pooling»). So können möglichst wenige Fahrzeuge möglichst viele Personen an ihr Ziel bringen.

Durch eine Integration dieser neuen Angebotsform in den öffentlichen Verkehr sollen die bisherigen Schwächen des regulären Linienangebots aufgewogen werden. Dazu gehören limitierte Betriebszeiten, teilweise fehlende Direktverbindungen speziell auf tangentialen Beziehungen sowie Linien mit niedrigem Kostendeckungsgrad und geringer Taktdichte in Gebieten und zu Zeiten mit schwacher Nachfrage. Durch kürzere Zugangswege, mehr Direktverbindungen, zeitliche Flexibilität und eine Sitzplatzgarantie kann den Fahrgästen ein erhöhter Komfort angeboten werden.

Das Vorhaben dient dem oben gewünschten Aufbau von Kompetenzen als Anbieter flexiblerer öV-Angebote und zur Positionierung im Mobilitätsmarkt.

3.4 Autonomes Fahren im öV / optimierte Verkehrssteuerung

Ziel

Die Stadt baut Wissen und Erfahrungen auf, um das Potenzial von automatisierten Fahrzeugen für den Einsatz im öffentlichen Verkehr zu kennen. Sie evaluiert die Technologien und nötigen Infrastrukturmassnahmen zur Steigerung der Kapazitäten des bestehenden Verkehrssystems, um diese bei Eignung entsprechend umsetzen zu können.

Begründung

Automatisierte, selbstfahrende Fahrzeuge haben das Potenzial, die bestehenden Geschäftsmodelle von Bus-, Tram-, Zug- und Taxibetreibern herauszufordern, indem die Personalkosten, die einen Grossteil der Betriebskosten ausmachen, eingespart oder zumindest reduziert werden können. Deshalb müssen sich die Stadt und die VBZ mit diesen Herausforderungen aktiv beschäftigen.

Zürich verfügt über einen erstklassigen öV. Um diesen stetig weiter zu entwickeln, gilt es auch zu ergründen, wie automatisierte Fahrzeuge als Ergänzung zum öV für ein noch besseres, nachhaltigeres urbanes Mobilitätssystem eingesetzt werden sollen. Neue Technologien werden zur Marktreife kommen, die zusammen mit neuen Kommunikationsmedien eine Optimierung des bestehenden Verkehrssystems ermöglichen. Dies betrifft insbesondere Entwicklungen, die einen Datenaustausch zwischen den Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen, um somit die Steuerung und Verkehrsströme optimieren und die Kapazitäten des bestehenden Verkehrssystems erhöhen zu können.

Die technologischen Änderungen werden auch Auswirkungen auf die Berufsmodelle haben. Die VBZ wollen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf diese neuen Herausforderungen frühzeitig vorbereiten.

Die VBZ sollen sich auch als Flottenbetreiber und Anbieter für automatisierte öV-Angebote positionieren und Erfahrungen sammeln.

4. Umsetzung

4.1 Elektromobilität (E-Bus-Strategie VBZ)

Die vollständige Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs in Zürich wird konsequent vorangetrieben. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), der die Elektrobusstrategie der VBZ zustimmend zur Kenntnis genommen hat.

- Auf Hochleistungsbuslinien (Linien mit Gelenk- und Doppelgelenkbussen in dichtem Takt) soll die Trolleybus-Technologie mit dynamischer Ladung («In Motion Charging IMC») vermehrt genutzt werden. Dabei werden die Traktionsbatterien der Fahrzeuge an teilweisen Fahrleitungsabschnitten gezielt aufgeladen. Dafür werden in den nächsten Jahren weitere

nachfragestarke Buslinien auf elektrischen Betrieb mit teilweiser Fahrleitungsinfrastruktur umgestellt. Noch im laufenden Jahr startet die konkrete Projektierung zur Umstellung der Linien 69 und 80 auf IMC-Trolleybus-Betrieb (wurde in die 3. Generation der Agglomerationsprogramme des Bundes aufgenommen). Die ebenfalls für IMC-Trolleybus-Betrieb geeigneten Linien 83 und 89 werden bereits mitbetrachtet.

- Für Quartier- und Standardbuslinien stehen batteriebetriebene Busse im Vordergrund, die in der Garage (über Nacht oder auch tagsüber) aufgeladen werden können. Nach ersten Probebetrieben sollen in den nächsten Jahren batteriebetriebene Quartier- und Standardbusse eingeführt werden. Als Voraussetzung dafür müssen in den VBZ-Busgaragen leistungsfähige Stromversorgungs- und Lade-Infrastrukturen aufgebaut werden, welche durch ein intelligentes Lade-Managementsystem und gegebenenfalls den Einsatz von Alt-Batterien als Pufferspeicher unterstützt werden. Die seit 2016 laufenden Probebetriebe mit je einem batteriebetriebenen Quartier- und Standardbus wurden Anfang 2019 mit einem Ergebnisbericht abgeschlossen. Hierzu hat der ZVV bereits einen Grundsatzentscheid zur Beschaffung elektrisch angetriebener Quartierbusse gefällt, die 2020 in Betrieb genommen werden. Für die Lade-Infrastruktur in der Garage Hardau wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt.
- Für Gelenkbusse auf weniger nachfragestarken Linien sollen als Übergangslösung Hybridbusse eingesetzt werden, wobei die Möglichkeit zur Zwischenladung mit Plug-In-Hybridbussen aktiv genutzt werden soll. Die Erweiterung der Dieselhybridbusflotte läuft. Im Jahr 2019 werden auch erste Plug-In-Hybridbusse in Betrieb genommen, die über eine grössere Batterie verfügen und zusätzlich aufgeladen werden können. Der ZVV hat die Kostengutsprache bereits erteilt und die Bestellung der Busse läuft. In der Folge sollen Lösungen zur Nutzensteigerung des Plug-In-Hybridantriebs evaluiert werden – denkbar ist eine zusätzliche Stromversorgung auf der Strecke mit Erprobung von Zwischen-Ladestationen.
- Im Jahr 2019 wollen die VBZ in Zusammenarbeit mit dem ZVV die Beschaffung elektrischer Standardbusse starten und ebenfalls an die Lade-Infrastruktur in der Garage Hardau anschliessen. Dafür ist eine Erweiterung der Stromversorgung der Garage in Zusammenarbeit mit dem Elektrizitätswerk (ewz) notwendig, und es müssen intelligente Lade-Managementsysteme aufgebaut werden. Denkbar wäre hier auch, die leistungsfähigen Lade-Infrastrukturen für weitere Nutzungen zu öffnen, etwa für die im Untergeschoss der neuen Bus-Abstellhalle am Standort Hardau untergebrachten Fahrzeuge von Entsorgung + Recycling Zürich.
- Im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie kommen weitere Themen in Betracht, die eine departementsübergreifende, vernetzte Herangehensweise erfordern («2nd Life Nutzung von Batterien als Energiespeicher», «Nutzenerweiterung der Garagen-Lade-Infrastruktur Hardau mit einem Gleichrichter-Unterwerk plus» oder «Synthetische Kraftstoffe für Elektrobus-Heizungen»).
- Die Elektrobusbeschaffungen sollen in einer späteren Phase auf die Transportbeauftragten der VBZ in der Region ausgedehnt werden. Ausserdem müssen auch in der Garage Hagenholz Lade-Infrastrukturen für IMC-Trolleybusse und Batteriebusse erstellt werden.
- Die Planungs- und Betriebs-Steuerungssysteme der VBZ werden an die neuen Mobilitätsformen angepasst, was einen weitreichenden Umbau und eine viel stärkere Integration der betriebstechnischen IT bedingt.

4.2 Mobilitätsplattform

Die Mobilitätsplattform wird durch das Projekt «Mobilitätsplattform für die Urbanregion Zürich» umgesetzt:

- Die Zusammenarbeit zwischen TAZ, DAV und VBZ für die Beschaffung der Mobilitätsplattform ist geregelt.
- Der Stadtrat hat der Beschaffung einer Mobilitätsplattform zugestimmt.
- Die Beschaffung der Plattform sowie die Anbindung der Partner sind in Arbeit.

Weitere geplante Schritte:

- Die Mobilitätsplattform soll baldmöglichst aufgebaut werden.
- Bis zum öffentlichen Release der Plattform sollen mindestens je ein Car-Sharing, ein Bike-Sharing und ein Taxipartner eingebunden werden.
- Die Plattform wird dann für drei Jahre in einem Pilotbetrieb getestet und nach Möglichkeit ausgebaut.

4.3 Bedarfsverkehr im öV

Der Bedarfsverkehr wird durch das Projekt «VBZ FlexNetz» getestet; damit soll das Potenzial eines «on demand ride pooling»-Angebots als Ergänzung zum öffentlichen Linienverkehr eruiert werden.

- Die Zusammenarbeit zwischen TAZ, DAV und VBZ für das Projekt ist geklärt. TAZ und DAV werden zur Definition von sogenannten virtuellen Halteketten (zusätzliche Start- und Endpunkte von Fahrten, die ohne physische Infrastruktur auskommen) beigezogen.
- Der Stadtrat hat am 14. November 2018 die entsprechende Weisung, GR Nr. 2018/434, an den Gemeinderat beschlossen.

Weitere geplante Schritte:

- Nach erfolgter Ausgabebewilligung durch den Gemeinderat soll nach etwa einem Jahr Vorbereitungszeit mit dem Testbetrieb gestartet werden.
- In einer zweimonatigen Testphase werden Schulungen und Fahrten unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchgeführt.
- Je nach Zeitpunkt der Ausgabenbewilligung durch den Gemeinderat kann mit einem Start der 18-monatigen Betriebsphase zwischen 1. und 4. Quartal 2020 gerechnet werden.
- Das Projekt wird abgeschlossen, ausgewertet und die Resultate werden veröffentlicht.

4.4 Autonomes Fahren im öV / optimierte Verkehrssteuerung

Um das Potenzial von automatisierten Fahrzeugen zu evaluieren, nutzen die VBZ den Austausch mit externen und internen Gremien und setzen gezielt Pilotprojekte um:

- Die VBZ nehmen aktiv an Gremien teil, in denen der Austausch zur Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens thematisiert wird oder die Versuche zum automatisierten Fahren begleiten:
 - ASTRA: Diskussionsforum intelligente Mobilität
 - VDV Arbeitsgruppe «Digitale Testfelder»

- Begleitgremium Bernmobil «Projekt Pilotversuch selbstfahrendes Fahrzeug im öV»
- Regelmässiger Austausch mit AMoTech zur Linie 12 in Neuhausen am Rheinfall im Rahmen Swiss Transit Lab
- Schweizerischer Städteverband / Basler Fonds: Studie zum Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz; Etablierung einer schweizweiten Testagenda für automatisiertes Fahren
- Für die Zusammenarbeit und Vernetzung mit Plattform / Systemlieferanten und Lieferanten von automatisierten Fahrzeugen positionieren sich die VBZ und die Stadt in den Jahren 2019–2021 als Testfeld für automatisiertes Fahren und erarbeiten entsprechende Testszenarien. Neben den Anforderungen aus Sicht der Fahrgäste sowie Kundinnen und Kunden zur Kommunikation im und ums Fahrzeug sollen auch die Einbindung in Leit- und Betriebshof-Managementsysteme erarbeitet werden. In Zusammenarbeit mit TAZ und DAV können auch die Anforderungen bzw. Anpassungen der Infrastruktur erarbeitet und getestet werden, die zur Unterstützung des automatisierten Fahrens notwendig sind.
- Ab 2021 finden in der Stadt in Zusammenarbeit mit den relevanten Dienstabteilungen durch erlesene Partner Testversuche zum automatisierten Fahren und zu künftigen Funktionalitäten zur Steuerung des Verkehrs statt. Je nach Stand der Technik wird dann auch der konkrete Einsatz in Pilotversuchen getestet. Ein erster Ansatz sieht den automatisierten Betrieb in Randgebieten und Randzeiten als Zubringer zu den wichtigsten öV-Linien und -Hotspots vor. Dazu soll ein automatisiertes öV-Fahrzeug auf einer Quartierbuslinie getestet werden, sobald entsprechende Fahrzeuge marktreif sind.
- Es soll ein Diskurs gestartet werden, mit welchen regulatorischen Rahmenbedingungen die Nutzung von automatisierten Fahrzeugen in der Stadt und der Urbanregion Zürich unterstützt oder gelenkt werden soll (z. B. rund um den Hauptbahnhof). Damit kann die Stadt Zürich die Mobilitätspolitik der Zukunft aktiv mitgestalten und ein möglichst nachhaltiges und effizientes Mobilitätssystem schaffen.

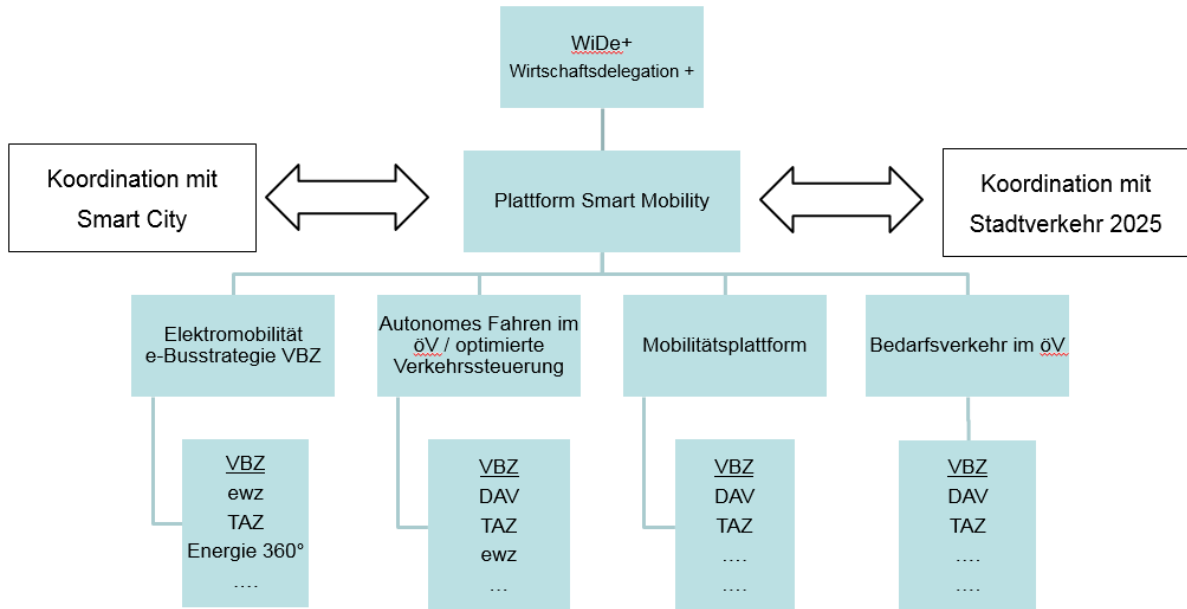
5. Projektorganisation

Die Bestrebungen in der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs müssen departementsübergreifend koordiniert und abgestimmt werden, damit neben den Technologien auch infrastruktureitige Konsequenzen und verkehrspolitische Überlegungen berücksichtigt werden können (analog Stadtverkehr 2025).

Es erfolgt eine Einbettung dieser Vorhaben in Stadtverkehr 2025 und Smart City Zürich.

Die Arbeitsgruppe «Plattform Smart Mobility» dient der Zusammenarbeit der drei Verkehrsdienstabteilungen Dienstabteilung Verkehr (DAV), Tiefbauamt (TAZ) und VBZ im Bereich nachhaltige und intelligente Mobilitätslösungen. Sie ist erster Ansprechpartner zum Thema Smart Mobility in der Stadt Zürich und koordiniert den Strategie-Schwerpunkt mit der übergeordneten Smart City-Organisation.

Die konkreten Vorhaben zu den vier Teilvorhaben werden über die Plattform koordiniert und an die Wirtschaftsdelegation+ rapportiert. Die primär involvierten Dienstabteilungen sind TAZ, DAV, ewz und die VBZ, ebenfalls beteiligt ist die Energie 360° AG.



6. Ressourcenbedarf und Kostenschätzung

Die unten aufgeführten Ressourcen für die Mobilitätsplattform und den Bedarfsverkehr (vgl. die in Kapitel 4.2 und 4.3 erläuterten und teilweise noch durch die zuständigen Instanzen zu bewilligenden Vorhaben) sind im Budget 2019 und im Finanz- und Aufgabenplan der Folgejahre berücksichtigt.

Die Kosten für das autonome Fahren entsprechen der Budgeteingabe, können sich jedoch bei den Konkretisierungen ändern.

Für die Elektromobilität können keine Zahlen genannt werden, da sie von Beschaffungsvorhaben abhängig sind. Diese werden mit dem ZVV abgestimmt und durch Kostengutsprachen gedeckt.

Projekt	Kosten (Fr.) ausschl. MWST
Mobilitätsplattform gesamt	1 920 000
– Anteil VBZ	1 420 000
– Anteil TAZ	250 000
– Anteil DAV	250 000
Bedarfsverkehr	2 770 000
Autonomes Fahren/optimierte Verkehrssteuerung	500 000
Elektromobilität	Kostengutsprachen ZVV

7. Kommunikation

Basierend auf den Meilensteinen der Vorhaben lassen sich regelmässig konkrete Ergebnisse kommunizieren, die die Smart City-Strategie des Stadtrats für die Einwohnerinnen und Einwohner erfahrbar machen. Es soll aufgezeigt werden, wie neue Produkte und Dienstleistungen den Kundennutzen erhöhen und wie sie zu einer leistungsfähigeren und umweltverträglicheren Mobilität beitragen.

Die in diesem Beschluss erwähnten Projekte aus dem Bereich des öV wurden und werden in der Kommunikation mit den beiden Dachebenen «Smart City» und «SSP Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität» verknüpft. Als Beispiel hierfür kann die Kommunikation rund um den automatisierten Bus «Self-e» vom Februar 2018 gelten.

In Zukunft wird die Zusammenarbeit der drei Dienstabteilungen VBZ, TAZ und DAV in der Kommunikation zum SSP verstärkt. Die internen und externen Massnahmen werden dadurch in einen strategischen Gesamtzusammenhang gesetzt. Dies ermöglicht den Einwohnerinnen und Einwohnern, die einzelnen Projekte in diesem Gesamtzusammenhang zu verstehen. Anhand der Kommunikation von konkreten Projekten können Terminologien etabliert, Zusammenhänge aufgezeigt und die Ziele der Stadt verständlich gemacht werden. In den Vorhaben werden auch die Fahrgäste sowie betroffene Quartierbewohnerinnen und -bewohner im Sinne der Partizipation eingebunden. In allen Phasen finden ebenfalls Massnahmen der internen Kommunikation sowie Marketingmassnahmen zur Etablierung der neuen Dienstleistungen statt. Zwischenergebnisse werden über bestehende Kommunikationskanäle publiziert.

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements gestellten Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beschliesst der Stadtrat:

1. Der Strategie-Schwerpunkt «Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität» wird umgesetzt.
2. Der in Kapitel 5 dargestellten Projektorganisation unter Leitung der Wirtschaftsdelegation+ wird zugestimmt.
3. Die Verkehrsbetriebe werden beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr und dem Tiefbauamt die vier Teilvorhaben des Strategie-Schwerpunkts durchzuführen.
4. Es wird davon Kenntnis genommen, dass die anfallenden Kosten aus den Budgetmitteln der betroffenen Dienstabteilungen gedeckt werden.
5. Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorstehenden des Sicherheits-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, das Elektrizitätswerk und die Verkehrsbetriebe.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti