



Stadt Zürich

STADTVERKEHR 2025

BERICHT 2015

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

IMPRESSUM

Herausgeber

Stadt Zürich
Stadtrat
Postach, 8022 Zürich

Tel. 044 412 27 22

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025
www.facebook.com/stadtverkehr2025

Juli 2016

Auflage

300 Exemplare, gedruckt auf RecyStar Polar

Redaktionelle Bearbeitung

Tiefbauamt

Druck

Print-Shop, Zürich

Lektorat

Thomas Schlachter, Zürich

Gestaltung

dreh gmbh, Zürich

Fotografie

Titelblatt «Münsterhof»: Regula Ehrliholzer, dreh gmbh

INHALT

VORWORT	5
IM FOKUS	6
ZIELERREICHUNG	8
Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	12
Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern	13
Kapazität für den MIV nicht erhöhen	15
2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	17
Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	18
Qualität des öffentlichen Raums steigern	22
AKTIONSPLAN	24
FAZIT UND AUSBLICK	34

BEILAGE ZUM BERICHT

mit detaillierten Informationen zu den Indikatoren
und den Massnahmen des Aktionsplans online erhältlich:
www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

AM BERICHT BETEILIGTE STELLEN

Amt für Städtebau (AfS), Dienstabteilung Verkehr (DAV), Energiebeauftragter (EB),
Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz), Finanzverwaltung (FVW), Grün Stadt Zürich (GSZ),
Schulamt (SAM), Informationsbeauftragte des Stadtrats (SKZ), Stadtpolizei (Stapo),
Stadtentwicklung (STEZ), Tiefbauamt (TAZ), Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ),
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)



Stadtrat Filippo Leutenegger
Foto: Pressedienst

VORWORT

zum vierten Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Im Juni 2015 hat das Zürcher Stimmvolk den Gegenvorschlag zur Velo-Initiative angenommen. Damit wurde für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, Velostationen und -abstellplätze ein Rahmenkredit von 120 Millionen Franken bewilligt. Im «Bauprogramm Velo» hat der Stadtrat dem Gemeinderat erstmals darüber Bericht erstattet, welche Velomassnahmen in den nächsten drei Jahren umgesetzt werden. Mit dem Strategie-Schwerpunkt «Veloinfrastruktur bauen» hat der Stadtrat im letzten Herbst die Bedeutung des Veloverkehrs in der Stadt zusätzlich bekräftigt. Dieser Schwerpunkt umfasst alle Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur, wie beispielsweise die Umsetzung der Haupt- und Komfortrouen des «Masterplans Velo», die Schliessung von Lücken im gesamten Netz oder den Ausbau von Veloabstellplätzen. Insgesamt werden in der Stadt Zürich zwischen 2016 und 2018 im Jahresdurchschnitt rund 10 Millionen Franken in die Veloinfrastruktur investiert.

Im Berichtsjahr 2015 wurden die ersten Massnahmen des Aktionsplans umgesetzt, darunter die neuen Mobilitätsangebote «Impuls Mobilität», eine Beratung für Bauherrschaften, Unternehmen, Gewerbebetriebe und Liegenschaftsverwaltungen und die Lernapplikation «MobExpert» für Jugendliche. Auch die Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse wurde in Betrieb genommen und trägt dazu bei, die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs und damit die Planbarkeit der Reisezeit für die Fahrgäste zu verbessern.

Einen Meilenstein der Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr stellte die Eröffnung der integralen Durchmesserlinie im Dezember 2015 dar. Seither passieren pro Tag rund 460 Züge den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, etwa 140 Fernzüge und 320 S-Bahnen. Kurz zuvor, im November 2015, haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich dem Bau der Limmattalbahn mit über 64 Prozent deutlich zugestimmt – aus Sicht der Stadt Zürich ein weiterer Meilenstein bei der Bewältigung der täglichen Pendlerströme in der Agglomeration Zürich.

Bei der Suche nach zukunftsweisenden Lösungen für einen effizienten und stadtverträglichen Gewerbeverkehr unterstützt das Tiefbauamt das visionäre Projekt «Cargo sous terrain», das von der Wirtschaft getragen wird. Dieses will die Zentren in der Schweiz mit einem unterirdischen Transportsystem verbinden. Die Feinverteilung in den angeschlossenen Zentren – also auch in Zürich – soll dereinst nachts mit autonom fahrenden, umweltfreundlichen Elektrofahrzeugen erfolgen. «Cargo sous terrain» würde so einen Teil des Transportverkehrs in die Nachtstunden verlegen. Mit unserem Engagement leisten wir schon heute einen Beitrag zur Verkehrsentslastung von morgen.

Trotz dieser Erfolge bleiben die Herausforderungen gross. Das Ziel, den Gesamtverkehrsanteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr bis 2025 um 10 Prozentpunkte zu erhöhen, bleibt sehr ambitioniert. Eine Standortbestimmung werden wir im kommenden Jahr vornehmen können, wenn die ersten Erkenntnisse aus der Erhebung 2015 des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» vorliegen.

Stadtrat Filippo Leutenegger
Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist ein zentrales Anliegen von «Stadtverkehr 2025». Die Verbesserung der Infrastruktur und die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind dabei entscheidend. Neben baulichen Anpassungen ist auch ein rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden für einen stadtverträglichen Verkehr nötig. Im Berichtsjahr 2015 wurde mit der Kampagne «**generell freundlich**» ein Meilenstein gesetzt. Die Stadt Zürich hat zusammen mit zwölf Verkehrs- und Interessensverbänden diese drei Jahre dauernde Aktion gestartet. Dabei einigten sich alle wichtigen Verbände – obwohl sie unterschiedliche Interessen und Ziele verfolgen – auf eine noch nie dagewesene Partnerschaft. Die Kampagne richtet sich an alle Verkehrsteilnehmenden – egal, mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Mit Freundlichkeit und Toleranz können alle ihren Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsklimas und somit zur Verkehrssicherheit auf Zürichs Strassen leisten. Die Kampagne setzt auf die klassischen Kommunikationsmittel Plakate, Broschüren, TV-Spots und Aufkleber auf städtischen Dienstfahrzeugen. Aber auch über Social-Media-Plattformen wird die Botschaft verbreitet. Den kurzen Sketch, der anlässlich der Medienkonferenz zur Kampagne entstanden ist, haben schon über 820 000 Personen gesehen.

Mit «Stadtverkehr 2025» setzen wir Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs um. Die Reduktion der Anzahl Verunfallter auf Zürichs Strassen ist dabei ein wichtiges Ziel. Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden bedürfen eines besonderen Schutzes, weil sie sich häufiger und schwerer verletzen. Um die Verkehrssicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen, wurde das Projekt «**Zebra-Safari**» lanciert. Die Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements erfasst zurzeit alle Fussgängerstreifen auf dem Stadtgebiet. Eine Bewertung aller rund 3500 Fussgängerstreifen wird voraussichtlich im Jahr 2017 vorliegen. Einfache Verbesserungen an der Markierung, den Signalen, der Beleuchtung, am Grünwuchs und an den Trottoirkanten werden sofort umgesetzt.

Das neu eingesetzte «**Express-Team**» von Tiefbauamt und Dienstabteilung Verkehr sucht mit dem Ziel, kurzfristige Verbesserungen zu erreichen, nach schnell realisierbaren Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs. Kleine bauliche Anpassungen, Markierungs- oder Signalisationsänderungen werden sofort umgesetzt.

Baustellen gehören zu einer Stadt, die sich entwickelt und ihre Infrastruktur verantwortungsvoll pflegt. Baustellen führen aber auch zu unvermeidbaren Verkehrsbehinderungen. Früher fokussierten die Baustellen-Verkehrskonzepte auf den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr. Der Fuss- und Veloverkehr und die Behindertengerechtigkeit wurden zu wenig beachtet. Im Berichtsjahr 2015 stellte diesbezüglich vor allem die Grossbaustelle Bellevue/Quaibrücke eine Herausforderung dar. Dem Fuss- und Veloverkehr und der Behindertengerechtigkeit wurde mit den Hilfsstegen und Passerellen besondere Beachtung geschenkt. In das Umleitungskonzept flossen für die Führung des Velo- und Fussverkehrs die im Jahr zuvor gewonnenen Erkenntnisse aus dem Pilotbetrieb ein: frühzeitige und einheitliche Signalisation, durchgehende Routen und möglichst geringe Umwege. Die Rückmeldungen der Betroffenen waren überwiegend positiv. Die Erkenntnisse fliessen in alle kleinen und grossen Baustellen-Konzepte ein.

Mit Nachdruck treibt die Stadt Zürich die **Strassenlärm-sanierung** voran. Rund 140 000 Menschen sind in Zürich übermässigem Strassenlärm ausgesetzt. Die Lärmschutzverordnung des Bundes verpflichtet alle Strasseneigentümer, die Lärmsanierung der betreffenden Strassenabschnitte bis zum 31. März 2018 durchzuführen. Im Berichtsjahr konnte die kreisweise Ausschreibung der Strassenlärmsanierung abgeschlossen werden, nachdem die entsprechenden Verfügungen für die Stadtkreise 1, 3, 4, 5, 6, 8 und 12 publiziert wurden. Die Umsetzung verzögert sich allerdings, da gegen fast alle Verfügungen Rechtsmittel ergriffen wurden.



Stadtrat Richard Wolff
Vorsteher Polizeidepartement
Foto: Suzanne Schwiertz

«Seit der Annahme der «Städteinitiative» steht in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich: «Die Stadt Zürich trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.» Ich nehme diesen Auftrag der Stimmberechtigten sehr ernst. Mit der Strategie «Stadtverkehr 2025» setzen wir uns in allen zuständigen Departementen für dieses Ziel ein. In meiner Zuständigkeit liegt unter anderem die Verkehrssicherheit. Ein Blick auf die Verkehrsunfallstatistik zeigt, dass wir uns beim Fuss- und Veloverkehr noch mehr anstrengen müssen. Es ist unsere Pflicht, die schwächsten Verkehrsteilnehmenden besser zu schützen, das ist ein Ziel von «Stadtverkehr 2025». Das Projekt «Zebra-Safari», welches wir im Berichtsjahr vorantreiben konnten, trägt den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger Rechnung. Ich bin auf die Erkenntnisse gespannt und werde mich engagiert für Verbesserungen einsetzen. Auch das «Express-Team», mit dem die Dienstabteilungen Tiefbauamt und Verkehr departementsübergreifend schnell realisierbare Verbesserungen an der Veloinfrastruktur suchen und an die Hand nehmen, ist ein Fortschritt. Und mit der Aktion «generell freundlich» wirken wir gemeinsam mit Verkehrs- und Interessensverbänden auf ein partnerschaftliches und rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden hin. Ich bin überzeugt: Diese Massnahmen sind kleine – aber wichtige – Schritte zum Schutz und zum Wohle aller.»



Kampagne «generell freundlich»
www.generell-freundlich.ch

ZIELERREICHUNG

Wo stehen wir heute?

Ausgewählte Indikatoren (siehe Übersicht) bilden die Entwicklung von «Stadtverkehr 2025» ab, und zwar bezogen auf die gesetzten Ziele. Ausgangspunkt der Berichterstattung ist das Jahr 2012, in dem die neuen Artikel in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quinquies} und 124) in Kraft traten und «Stadtverkehr 2025» gestartet wurde. Der weitere Entwicklungsverlauf wird demzufolge auf diesen Zeitpunkt bezogen.

ZIELERREICHUNG	ZIELE	INDIKATOREN	FORTSCHRITT
	Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	1 Städtische Verkehrsentwicklung 2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln 3 Modalsplit	  
	Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern	4 ÖV-Angebot 5 Pünktlichkeit des ÖV 6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen 7 Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr 8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität	    
	Kapazität für den MIV nicht erhöhen	9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes 10 Parkplatzangebot	 
	2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr 12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr	 
	Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion 14 NO ₂ -Belastung (indirekter Indikator) 15 Verkehrssicherheit 16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit	   
	Qualität des öffentlichen Raums steigern	17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität	

Erläuterung der Symbole

	Ziel bis 2025 erreichbar	Fortschritt gut	
	Zielerreichung bis 2025 kritisch	Fortschritt mässig	
	Zielerreichung bis 2025 sehr kritisch	Fortschritt nicht ausreichend	

Zürich hat sich mit «Stadtverkehr 2025» ehrgeizige Ziele gesetzt, die bis zum Jahr 2025 erreicht werden sollen. Die jährlichen Berichte schätzen deren Erreichbarkeit im vorgegebenen Zeitraum ein. Der unterschiedliche Charakter dieser Ziele lässt es nicht zu, ihre Erreichbarkeit auf der Grundlage einer einheitlichen Methodik einzuschätzen. So ist es für das Ziel, «Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern», notwendig, geeignete Massnahmen zusammen mit allen Beteiligten zu entwickeln, deren Finanzierung sicherzustellen und die Massnahmen umzusetzen. Um das Ziel «Kapazität für den MIV nicht erhöhen» zu erreichen, dürfen dagegen gerade keine Massnahmen zum Ausbau des Strassennetzes umgesetzt werden, oder diese wären entsprechend zu kompensieren.

Die 17 Indikatoren unterstützen die Einschätzung der Zielerreichung, sind aber nicht die einzige Grundlage. Auch ist eine lineare Entwicklung der Indikatoren keine Voraussetzung für eine erfolgreiche Zielerreichung. Tramprojekte, die eine längere Projektlaufzeit haben, werden erst in einigen Jahren ihren Beitrag leisten, dann aber im Vergleich zu schnell umsetzbaren Massnahmen in weit höherem Masse. Bereits heute umgesetzte Massnahmen wie beispielsweise die Entwicklung der Beratungsangebote zur Mobilität werden mit laufend durchgeführten Beratungen über mehrere Jahre hinweg ihre Wirkung entfalten.

Es sind aber nicht nur die Massnahmen, die die Zielerreichung beeinflussen. Auch allgemeine Faktoren wie die Zunahme der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen, die zu mehr Verkehr in der Stadt führen, sowie die Witterung vor allem für die Velofahrenden beeinflussen die Zielerreichung.

Beim Ziel «**Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen**» weist der Veloverkehr, das mit 4 Prozent am Gesamtverkehr am wenigsten genutzte Verkehrsmittel, wie schon im vergangenen Jahr das grösste Wachstum mit plus 12 Prozent auf. Gegenüber 2012, dem Start von «Stadtverkehr 2025», nahmen die Velofrequenzen bereits um 29 Prozent zu. Auf den folgenden Seiten wird die Entwicklung des Veloverkehrs umfassend dargestellt. Auch die Frequenzen des Fussverkehrs steigen seit Einführung der Dauerzählstellen 2013 das zweite Jahr in Folge. Der ÖV setzt den leicht positiven Trend bei den Fahrleistungen von etwa einem Prozentpunkt über die letzten Jahre fort. Absolut gesehen stellt er nach wie vor den grössten Anteil. Die Dominanz des ÖV wird auch von der 2015 in der Stadt Zürich durchgeführten Bevölkerungsbefragung bestätigt: Drei Viertel der Bevölkerung wählen vorrangig und regelmässig den ÖV. Das Auto und das Velo werden dagegen nur von etwa einem Viertel der Bevölkerung regelmässig genutzt. Für den Indikator «Modalsplit» wurden 2015 Daten im Mikrozensus Mobilität und Verkehr erhoben, validierte Kennwerte liegen aber erst 2017 vor.

Das Angebot und die Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs haben sich insgesamt verbessert. Vor allem wurden viele Plätze neu gestaltet und Quartierzentren aufgewertet. So konnten die Bauarbeiten im Quartierzentrum an der Birmensdorferstrasse abgeschlossen und der neu gestaltete Albert-Näf-Platz wieder der Bevölkerung übergeben werden. Zudem entstanden sieben neue Begegnungszonen. Der ÖV konnte die Pünktlichkeit auf sehr hohem Niveau noch leicht verbessern und die gute Angebotsqualität sicherstellen. Das Beschleunigungsprogramm für den Tram- und Busbetrieb soll der zunehmenden Verlangsamung im dichten Stadtver-

kehr der vergangenen Jahre entgegenwirken. Von der Bevölkerung erhielt der ÖV mit einer Note von 5,4 die beste Bewertung aller Verkehrsmittel. Der Fussverkehr konnte sich in der Bewertung der Bevölkerung leicht verbessern und erreicht knapp die Note 5. Die Zufriedenheit der Velofahrerinnen und Velofahrer liegt mit einer Note unter 4 noch immer deutlich zurück. Im Haupt- und Komfortrouthenetz konnten seit Beginn von «Stadtverkehr 2025» Lücken von 6,4 km Länge geschlossen werden. Für den ÖV und Fussverkehr bleibt das Ziel bis 2025 erreichbar. Angesichts der tiefen Zufriedenheit der Befragten mit dem Veloverkehr und des langsamen Fortschritts bei der Lückenschliessung muss die Zielerreichung aber insgesamt als kritisch eingeschätzt werden.

Gut erreichbar ist weiterhin das Ziel, die **Kapazität für den MIV nicht zu erhöhen**. Im Moment ist kein Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen bis 2025 geplant. Gleiches gilt für das Angebot an öffentlich zugänglichen Parkplätzen, das über die vergangenen Jahre mit etwa 70 000 Parkplätzen relativ konstant blieb. Mit einer leichten Zunahme ist zu rechnen, jedoch nicht in gleichem Masse wie beim Wachstum der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze.

Die Ziele der **2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität** für den landseitigen Verkehr sind hoch gesteckt. Die aktuellen Werte des Jahres 2014 zeigen gegenüber jenen der Vorjahre kaum eine Veränderung. Der Fortschritt beider Indikatoren fällt somit mässig aus. Die Zielerreichung bis 2025 bleibt kritisch.

Beim Ziel «**Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen**» weisen die Indikatoren im Berichtsjahr insgesamt nur auf mässige Fortschritte in der Entwicklung hin. Der Indikator für die Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion weist mit knapp 700 Personen nur einen Bruchteil der Personen aus, die profitieren könnten, würden alle geplanten Massnahmen umgesetzt. Bei fast allen Streckenabschnitten, für die seit 2012 Tempo 30 verfügt wurde, liegen nach wie vor Einsparungen vor. Der Fortschritt fällt daher mässig aus. Der Indikator für die Stickstoffbelastung (NO_x) zeigt keine wesentliche Veränderung und liegt weiterhin leicht über dem Grenzwert. Die knapp 1400 bei der Polizei gemeldeten Unfälle liegen erstmals über dem Ausgangswert von 2012. Mit Ausnahme des ÖV, für den die gemeldeten Unfälle auf tiefem Niveau verharren, ist die Anzahl der Verunfallten gegenüber dem Vorjahr gestiegen, am deutlichsten im Veloverkehr. Auch unter Berücksichtigung der Zunahme des Veloverkehrs fällt die Anzahl der Verunfallten überproportional hoch aus. Der Grossteil dieser Unfälle lässt sich auf E-Bikes und einfache Stürze ohne Fremdeinwirkungen zurückführen. Über alle Verkehrsmittel betrachtet fühlt sich die Bevölkerung im Verkehr aber sicher. Aufgrund der Zunahme der Unfälle im Veloverkehr und der geringen Fortschritte bei der Strassenlärmsanierung und der NO_x-Reduktion wird die Zielerreichung für den Schutz der Bevölkerung weiterhin als kritisch beurteilt.

Das Ziel, die **Qualität des öffentlichen Raums** zu steigern, wird als gut erreichbar eingeschätzt. Mehr als 70 Prozent der Bevölkerung sind der Meinung, dass die Stadt im Hinblick auf die Verbesserung der Stadtraumqualität in genau richtigem Masse aktiv ist. Die hohe Akzeptanz des neu gestalteten Sechseläutenplatzes ist ein weiteres Indiz für die gute Erreichbarkeit dieses Ziels.

Veloverkehr: Frequenzen steigen auch 2015

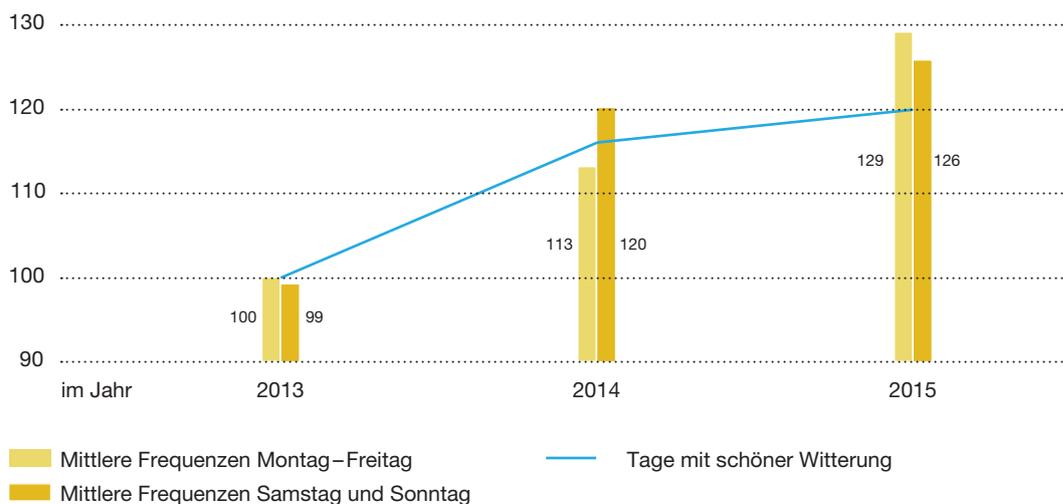
Wie in den Vorjahren stiegen auch 2015 die Velofrequenzen in der Stadt Zürich deutlich: Sie nahmen gegenüber dem Vorjahr um 12 Prozent, gegenüber dem Basisjahr 2012 sogar um 29 Prozent zu. Die Zählstellen liefern damit auch in Jahren ohne aktuelle Mikrozensus-Kennwerte wichtige Hinweise zur Entwicklung des Veloverkehrs im Stadtgebiet. Die Analysen zeigen weiter: Nur an der Zählstelle Schulstrasse nahmen die Frequenzen infolge der Bauarbeiten am Bahnhof Oerlikon deutlich ab. In der Mühlebachstrasse fuhren 2015 – nach Abschluss der Bauarbeiten im Umfeld der Zählstelle im Jahr 2014 – fast doppelt so viele Velos wie im Vorjahr. Die grössten Zuwächse gegenüber 2012 wurden an der Zählstelle Andreasstrasse gemessen, wo doppelt so viele Velos unterwegs waren (Abbildung Seite 11 oben).

In ähnlichem Umfang wie die Anzahl Velofahrten stieg auch die Anzahl der Tage mit schöner Witterung, an welchen bekanntermassen mehr Velos unterwegs sind (Abbildung: Entwicklung der Frequenzen an Werktagen und Wochenenden sowie Tage mit schöner Witterung). Die Analysen zeigen, dass insbesondere zum Jahresende 2015 das Wetter ungewöhnlich mild war und bis in den Dezember hinein zeitweise günstige, velofreundliche Bedingungen herrschten. Die Zunahme des Veloverkehrs ist aber nur teilweise auf die guten Witterungsverhältnisse zurückzuführen, denn die Frequenzen stiegen erstmals stärker als der Witterungsindex. Auch die Bevölkerungsentwicklung (plus 3 Prozent) trug zum Wachstum der Velofrequenzen bei. Noch etwas fällt auf: Während die Frequenzen im Jahr 2014 vor allem an den Wochenenden zunahm, wuchsen sie letztes Jahr vor allem an Werktagen überdurchschnittlich.

Derzeit werden an 19 Querschnitten die Velofrequenzen automatisch gezählt (Abbildung Seite 11 unten). Die durchschnittlichen Tagesaufkommen des Veloverkehrs an den Zählstellen unterscheiden sich deutlich: Während an der Langstrasse pro Tag etwa 8000 Velos verkehren, sind es am Bucheggplatz 900 und an der Saumackerstrasse 330. Bei schönem Wetter werden die angegebenen Durchschnittswerte deutlich übertroffen, während die Frequenzen bei schlechter Witterung geringer sind. Der bislang höchste Tageswert mit über 16000 Velofahrten wurde am 2. Juli des letzten Jahres an der Langstrasse gezählt.

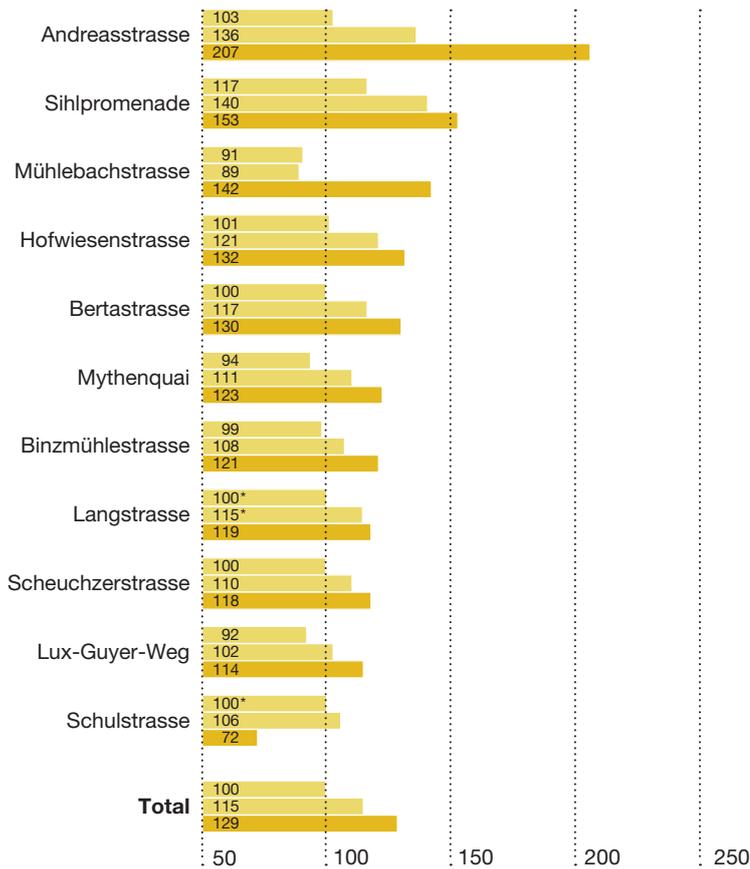
Während die Velofrequenzen gegenüber 2013 binnen zweier Jahre um 27 Prozent stiegen, nahm die Anzahl verunfallter Velofahrender im gleichen Zeitraum sogar um 44 Prozent zu. Damit kann die Unfallzunahme nicht alleine durch erhöhte Verkehrsteilnahme erklärt werden, sondern es muss noch andere Ursachen für das erhöhte Unfallrisiko von Velofahrenden geben. Analysen des Unfallgeschehens zeigen, dass ungefähr ein Drittel aller Velounfälle einfache Stürze ohne Fremdeinwirkung und ohne örtliche Häufung sind. Bei den Unfällen mit E-Bikes beträgt der Anteil der Stürze sogar 40 Prozent. Hinzu kommen weitere Ursachen wie das Missachten von Verkehrsregeln, sodass am Ende weit über die Hälfte aller Unfälle der Velofahrenden von ihnen selbst verursacht wird und somit auch verhindert werden könnte. Vermutlich liegen die Gründe dafür unter anderem in unzureichender Fahrpraxis auf dem Velo, vor allem auf dem E-Bike, sowie in mangelhafter Kenntnis der Verkehrsregeln, insbesondere im anspruchsvollen Strassenverkehr der Stadt Zürich. Auf der anderen Seite kommt erschwerend hinzu, dass ungeübte Radfahrende in der Stadt Zürich kein adäquates Netz von sicheren Radrouten vorfinden, die separat vom restlichen Verkehr geführt sind.

Entwicklung (Basisjahr 2012 = 100 Indexpunkte)



Entwicklung der Frequenzen an Werktagen (Montag-Freitag sowie Samstag-Sonntag) und Wochenenden sowie an Tagen mit schöner Witterung, Basisjahr 2012.

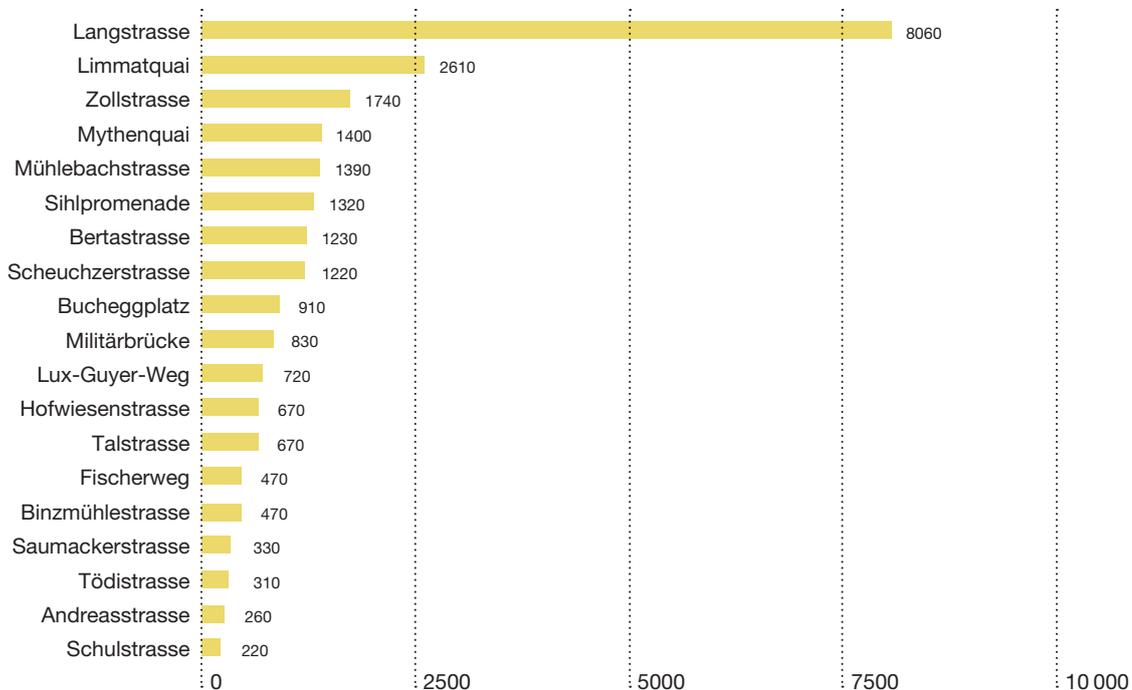
Quelle: Auswertung der automatischen Velozählstellen, Stadt Zürich, 2016



Entwicklung der mittleren Anzahl Velofahrten pro Tag von 2013–2015, indiziert (Basisjahr 2012 = 100 Punkte).

* Die Werte der Zählstelle Schulstrasse lagen 2013, jene der Langstrasse 2013 und 2014 noch nicht vor und wurden anhand der Gesamtentwicklung (siehe «Total») geschätzt.

Quelle: Auswertung der automatischen Velozählstellen, Stadt Zürich, 2016



Mittlere Anzahl Velofahrten pro Tag seit Inbetriebnahme der Zählstelle, Summe beider Richtungen.

Quelle: Auswertung der automatischen Velozählstellen, Stadt Zürich, 2016

Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

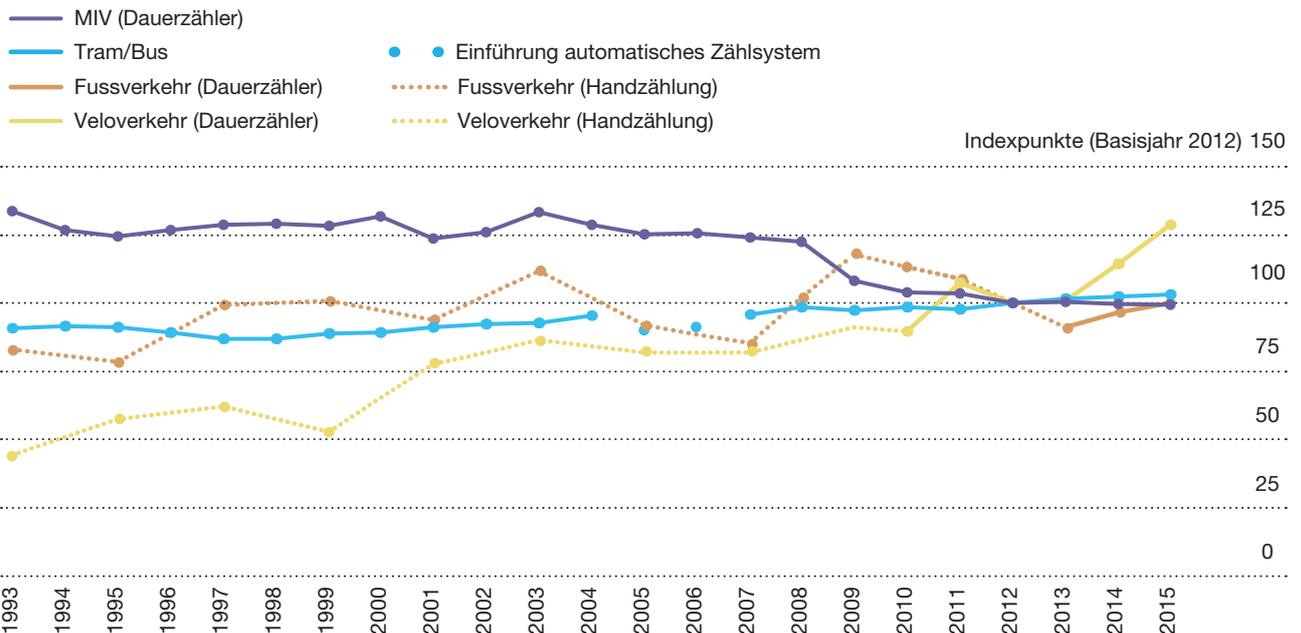


Zürich ist die grösste Schweizer Stadt mit 410000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 450000 Beschäftigten. Entsprechend gross ist das Verkehrsaufkommen, und die Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. Damit der Verkehr auch in Zukunft effizient, stadt- und umweltverträglich

abgewickelt werden kann, muss insbesondere der ÖV, aber auch der Fuss- und Veloverkehr, einen immer grösseren Anteil der steigenden Verkehrsmenge übernehmen.



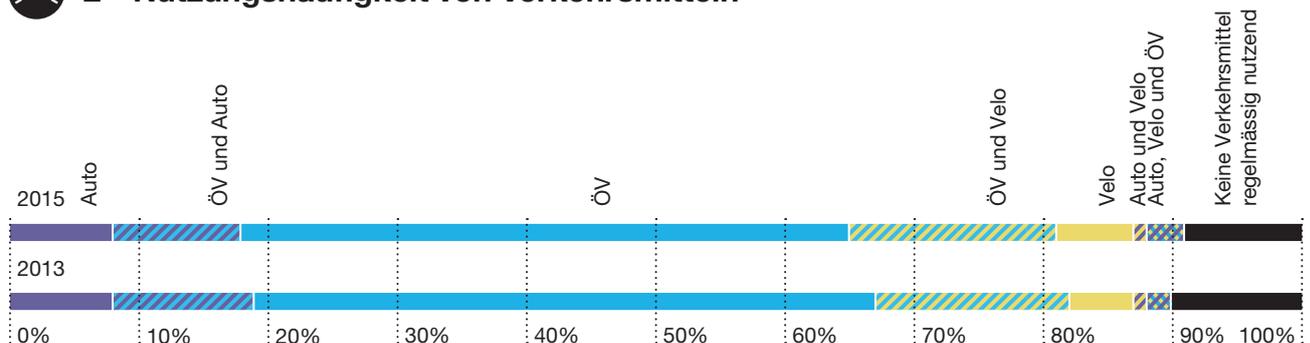
1 Städtische Verkehrsentwicklung



Die Verkehrsfrequenzen auf dem Stadtgebiet nehmen gegenüber dem Referenzjahr 2012 leicht zu. Am deutlichsten nimmt der Veloverkehr zu (plus 29 Indexpunkte), der aber auch überdurchschnittlich von der guten Witterung profitieren kann. Busse und Trams, die in der Stadt Zürich absolut am häufigsten als Verkehrsmittel genutzt werden, legen seit 2012 ebenfalls zu (plus 3 Indexpunkte). Die gezählten Mengen des Autoverkehrs bleiben seit 2012 auf demselben Niveau. Beim Fussverkehr zeichnet sich seit Einführung der Dauerzähler im Jahr 2013 eine positive Entwicklung ab, die aber in den nächsten Jahren noch bestätigt werden muss.



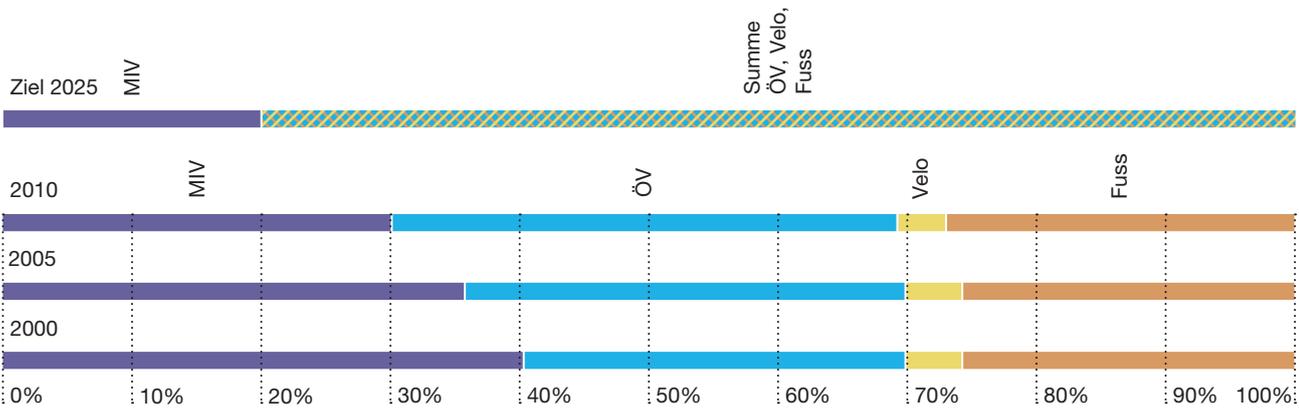
2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln



Drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung wählen auch 2015 vorrangig und regelmässig den ÖV, sei es ausschliesslich (47 Prozent) oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (29 Prozent). Der Anteil der Kombination ÖV und Velo nimmt im betrachteten Zeitraum konstant zu. Das Velo und das Auto werden dagegen nur von etwa einem Viertel regelmässig genutzt, wobei die Velonutzung (allein oder in Kombination) leicht zunahm. Quelle: Bevölkerungsbefragung Stadtentwicklung Zürich, 2015



3 Modalsplit*



Der Modalsplit für die in der Stadt zurückgelegten Wege zeigt den ÖV als beliebtestes Verkehrsmittel.

* Keine neuen Daten verfügbar. Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Statistik, 2010

Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern

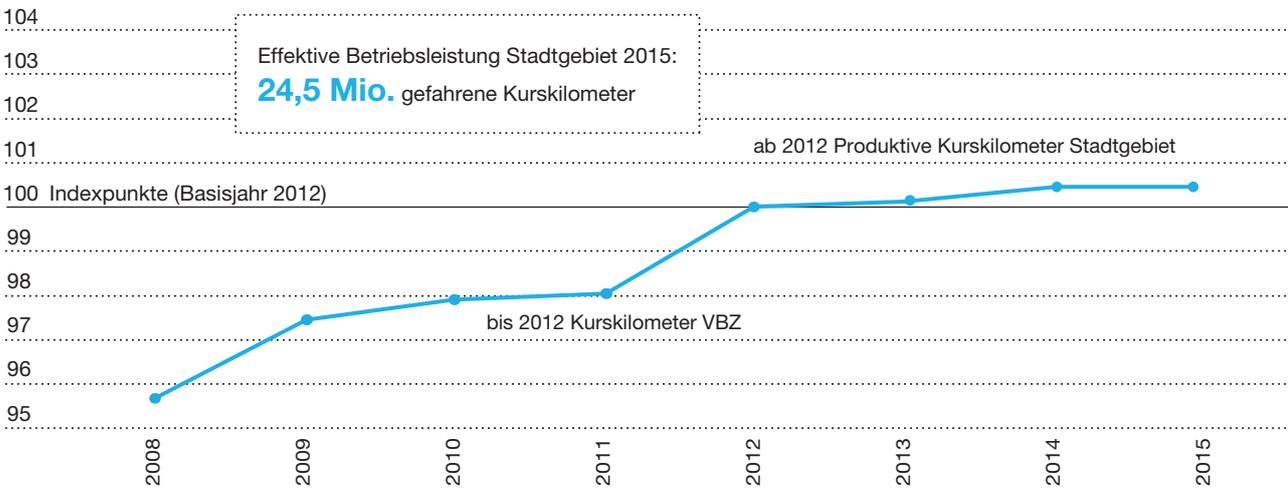


Im ÖV hat die Stadt Zürich bereits einen sehr hohen Standard erreicht. Gleiches gilt für den Fussverkehr. Beim Veloverkehr sind jedoch Verbesserungen nötig, namentlich hinsichtlich des Routennetzes.

Damit das steigende Verkehrsaufkommen nicht zu einer Zunahme des MIV führt, sondern von ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden kann, müssen Angebot und Attraktivität dieser Verkehrsmittel laufend verbessert werden.



4 ÖV-Angebot



Effektive Betriebsleistung Stadtgebiet 2015: **24,5 Mio.** gefahrene Kurskilometer

ab 2012 Produktive Kurskilometer Stadtgebiet

bis 2012 Kurskilometer VBZ

Das Angebot der Tram- und Buslinien in der Stadt wurde gegenüber 2014 nicht ausgebaut. Die Angebotsveränderungen vom Dezember 2015 wirken erst 2016.



5 Pünktlichkeit des ÖV

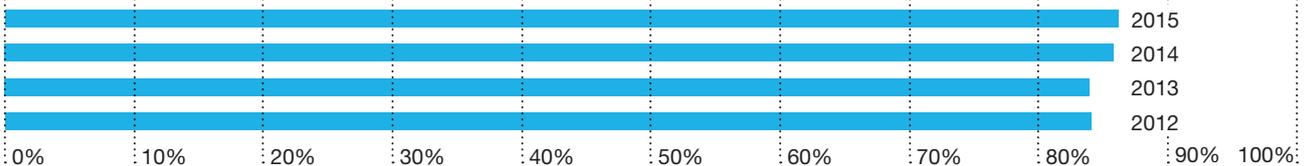
Anteil Aussteigerinnen und Aussteiger verspätet (> 5 Min.)



Anteil Aussteigerinnen und Aussteiger leicht verspätet (2–5 Min.)



Anteil Aussteigerinnen und Aussteiger pünktlich (< 2 Min.)



Das ohnehin hohe Niveau der Pünktlichkeit bei Trams und Bussen der VBZ konnte in der Stadt 2015 weiter verbessert werden: Über 86 Prozent der Fahrgäste erreichten ihr Ziel letztes Jahr pünktlich.



6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

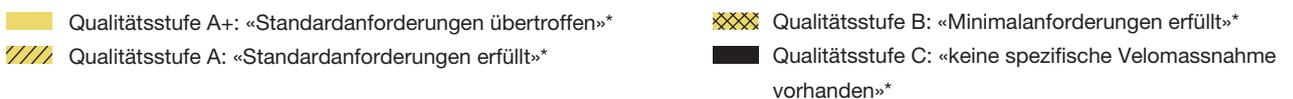
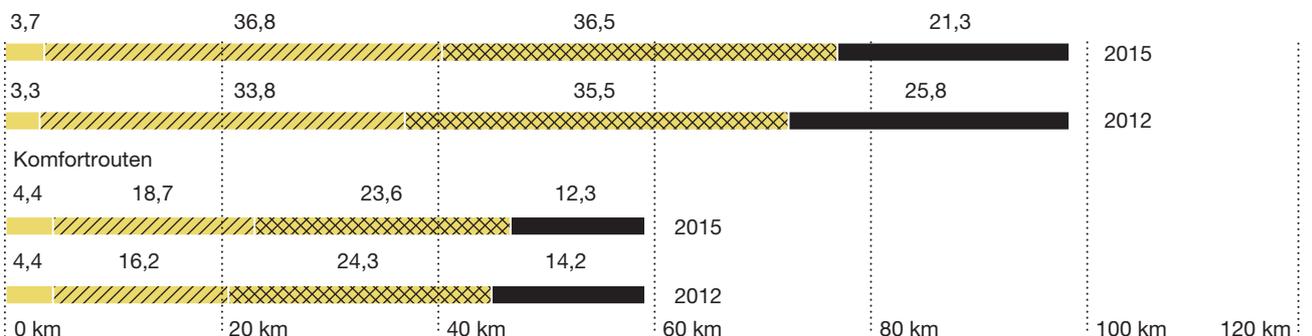
Seit 2012 Im Jahr 2015

Neue Fusswege	4,5 km	0,6 km	Cassiopeiasteg (Neubau, 0,3 km) Unterführung Blumenfeldstrasse (Neubau, 0,3 km)
Neu gestaltete Plätze/ aufgewertete Quartierzentren	24	10	Albert-Näf-Platz (Quartierzentrum Oerlikon) • Albisriederplatz/Badenerstrasse (Quartierzentrum) • Bäregasse/Basteiplatz (Aufwertungen Innenstadt) • Bellevue (Aufwertung Tramhaltestellen) • Birmensdorferstrasse (Quartierzentrum) • Bucheggplatz (Aufwertung und neue Wegverbindungen) • Burgwies (Quartierzentrum Forchstrasse) • Nordbrücke/Röschibachplatz (Quartierzentrum) • Post Wollishofen, Haltestelle (Quartierzentrum Morgental) • Rigiplatz (Quartierzentrum)
Neue Begegnungszonen	24	7	Burgwies • Einfangstrasse • Farenweg • Kirchbühl-/Meiliweg • Ostbühl- und Westbühlstrasse (zwei Zonen) • Zielackerstrasse



7 Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

Hauptrouthen

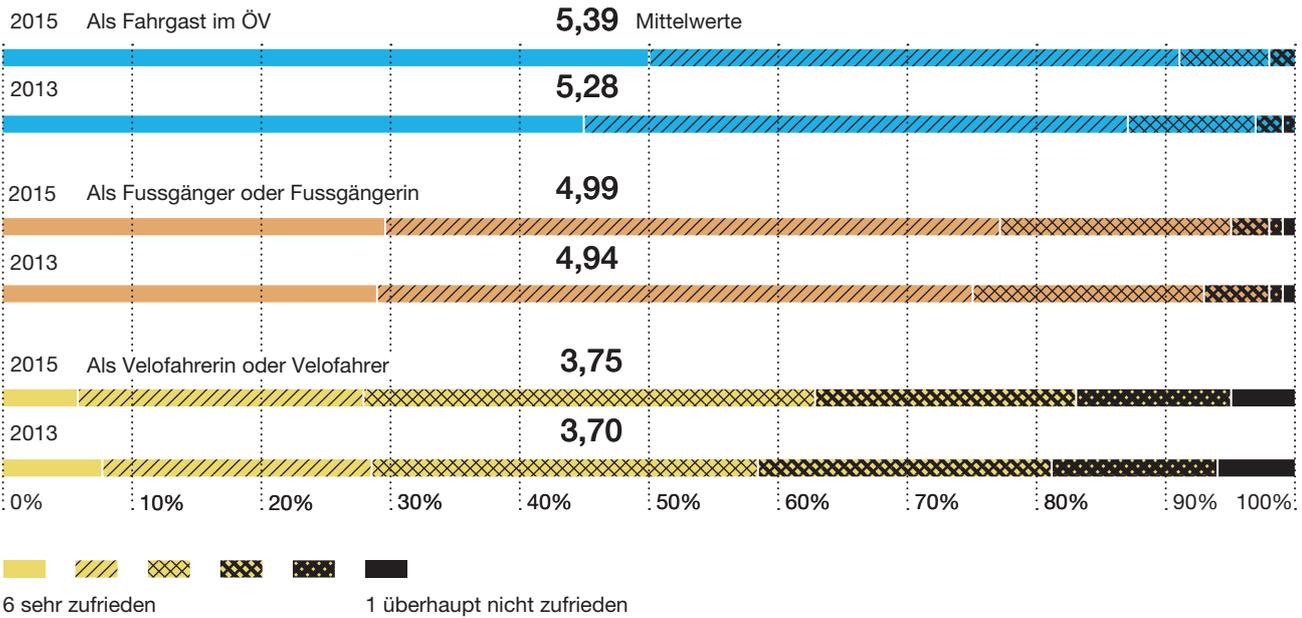


Im Hauptrouthenetz konnten bisher Lücken von 4,5 km Länge geschlossen werden, sodass noch 21,3 km bis 2025 verbleiben. 77 Kilometer erfüllen bereits die Minimalanforderungen der Velostandards. Für das mit 50 km etwa halb so lange Komfortrouthenetz konnten bisher Lücken von 1,9 km geschlossen werden.

* Ende 2015 sind Velostandards verabschiedet worden, an denen sich die Stadtverwaltung künftig orientiert. Aus der anschliessenden Überprüfung des gesamten Routennetzes resultieren rückwirkend Verschiebungen in den Kategorien.



8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität



In der Bevölkerungsbefragung von 2015 erhält wiederum der ÖV die besten Noten. Deutliches Steigerungspotenzial gibt es nach wie vor beim Veloverkehr, der weiterhin ungenügende Noten erhält. Der Autoverkehr schnitt mit einem Mittelwert von 4,01 in der gleichen Befragung im Vergleich zum Veloverkehr etwas besser ab. Quelle: Bevölkerungsbefragung Stadtentwicklung Zürich, 2015

Kapazität für den MIV nicht erhöhen



Der MIV ist für den Wirtschaftsstandort Zürich von grosser Bedeutung, eignet sich für die effiziente Abwicklung grosser Verkehrsmengen aber weniger als der ÖV. Zudem sind mit dem MIV auch immer negative Auswirkungen auf die Umwelt, die Wohnbevölkerung und das Stadtleben verbunden.

Die Kapazität für den MIV soll daher trotz steigender Bevölkerung- und Arbeitsplatzzahlen nicht erhöht werden. Zu erreichen ist dies durch den Verzicht auf einen Ausbau des Strassenverkehrsnetzes sowie eine entsprechende Parkierungspolitik und Verkehrssteuerung.

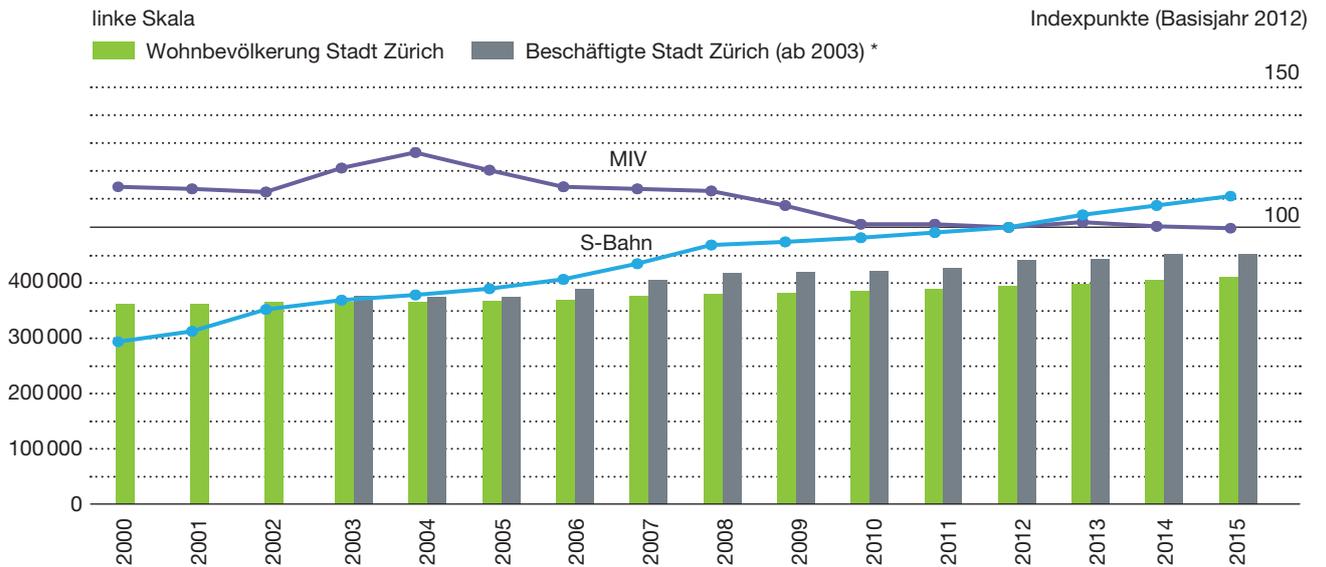
15



9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2015 wurden **keine** Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert. Das Konzept der Zufahrtsdosierung wurde durch die Inbetriebnahme der neuen Lichtsignalanlage auf der Rosengarten-/Bucheeggstrasse (Höhe Wibichstrasse) ergänzt. Die Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für den MIV wurde **nicht erhöht**.

Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze



Die Anzahl der S-Bahn-Fahrgäste an der Stadtgrenze wuchs ähnlich stark wie in den Vorjahren. Gegenüber 2012 stiegen die Frequenzen um 11 Prozent. Die vollständige Inbetriebnahme der Durchmesserlinie im Dezember 2015 schlug sich in den Zahlen noch nicht nieder. Die Verkehrsmengen des MIV verharren auf dem Niveau von 2012.

* Aufgrund der revidierten Beschäftigungsstatistik – die Definition der Beschäftigten lehnt sich neu an diejenige der AHV an – wurden die Zahlen der Beschäftigten rückwirkend angepasst.



10 Parkplatzangebot

im Jahr

2015

Parkplätze insgesamt in der Stadt

270 000



im Jahr

2015

33 900

9 000

25 100



2013

34 000

9 000

23 800



2011

34 200

10 300

22 500



2009

34 500

10 700

21 900



0

10 000

20 000

30 000

40 000

50 000

60 000

70 000

Öffentlich zugängliche Parkplätze

Strassenparkplätze
Blaue Zone

Weiss markierte
Strassenparkplätze

In Parkhäusern und
Parkierungsanlagen*

Die Gesamtzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze schwankte in den letzten Jahren nur leicht. Am auffälligsten sind die Veränderungen in Parkhäusern und Parkierungsanlagen: In den vergangenen zwei Jahren sind einzelne neue Parkhäuser dazugekommen (u. a. beim Aldi in Schwamendingen, beim Prime Tower in Zürich West sowie bei den Geschäftshäusern Tic Tric Trac in der Binz).

* Gegenüber den bisherigen Berichten wurden Parkplätze in Parkierungsanlagen neu mit der Kategorie «Parkplätze in Parkhäusern» zusammengefasst. Einzelne Parkierungsanlagen wurden erst rückwirkend ab 2009 in die Statistik aufgenommen, andere waren bisher Teil der Kategorie «Weiss markierte Strassenparkplätze». Daher ergeben sich auch rückwirkend Änderungen in der Kategorie «Weiss markierte Strassenparkplätze».

2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

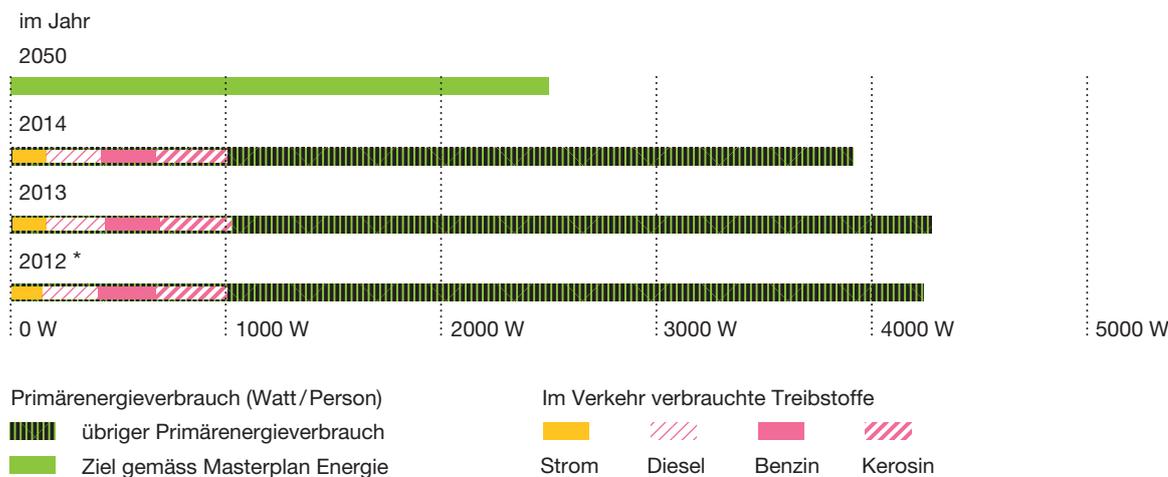


Im Jahr 2008 beschlossen die Stadtzürcher Stimmberechtigten, die nachhaltige Entwicklung der Stadt zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zu verankern, das heisst, Energieeffizienz anzustreben, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und erneuerbare Energiequellen zu fördern. Der Primärenergieverbrauch soll auf 2000 Watt pro Person gesenkt werden, während die Treibhausgasemissionen

bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr zu reduzieren sind.

Auch der Verkehr hat einen Beitrag zu diesem Ziel zu leisten: Ansatzpunkte bilden die Effizienzsteigerung der Motorfahrzeuge, weniger und kürzere Fahrten oder der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr*

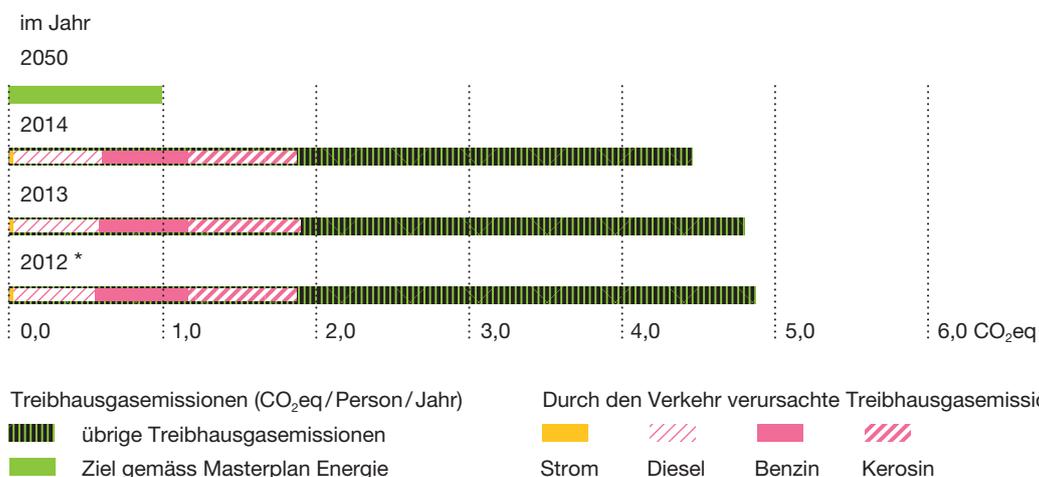


Der Verbrauch von Benzin, Diesel und Strom zeigt in den letzten Jahren beim landseitigen Verkehr keine nennenswerten Veränderungen. Weitere Massnahmen sind notwendig, um das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen.

* Keine neuen Daten verfügbar.

12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr*

17



Die Treibhausgasemissionen zeigen beim landseitigen Verkehr in den letzten Jahren keine nennenswerten Veränderungen. Weitere Massnahmen sind notwendig, um das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen.

* Keine neuen Daten verfügbar.

Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

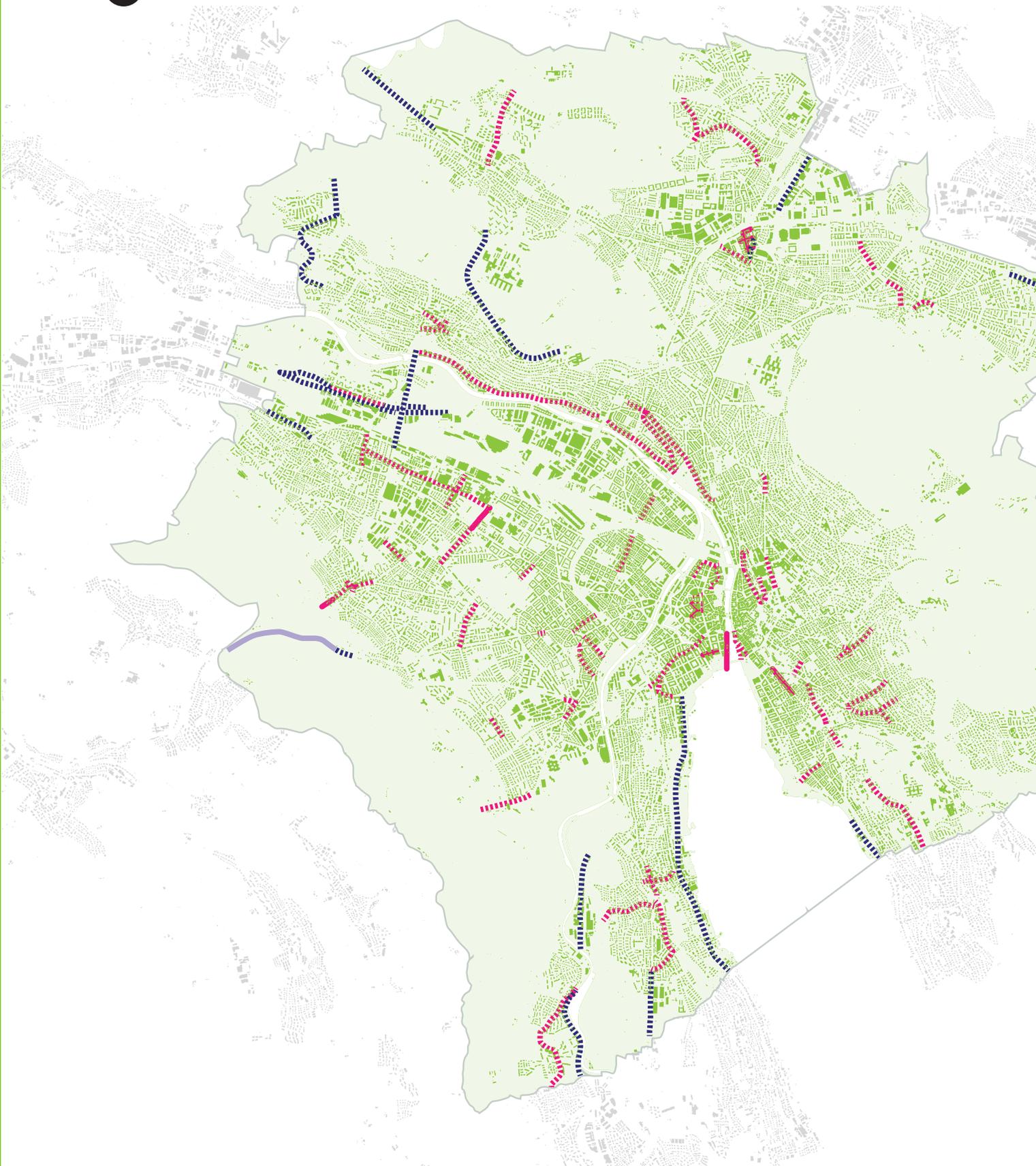


Das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt führt zu Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie zu Verkehrsunfällen. Das wirkt sich negativ auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität

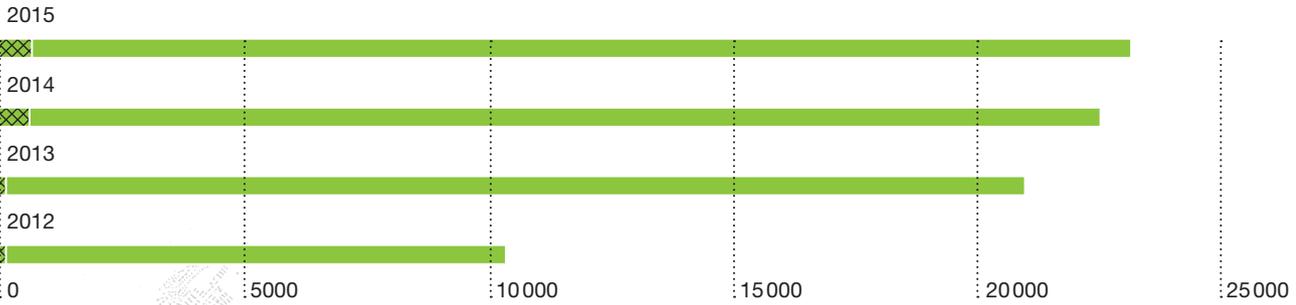
sowie auf die Gesundheit der Bevölkerung aus. Als eine der geeigneten Massnahmen gegen diese negativen Effekte hat sich die Geschwindigkeitsreduktion für den MIV erwiesen.



13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion



Anzahl Personen im Jahr



■ Anzahl Personen, die von **umgesetzten** Massnahmen zur Strassenlärmsanierung profitieren (kumuliert seit 2012)

■ Anzahl Personen, die von **geplanten** Massnahmen zur Strassenlärmsanierung profitieren werden (kumuliert seit 2012)

Geplante Temporeduktionen

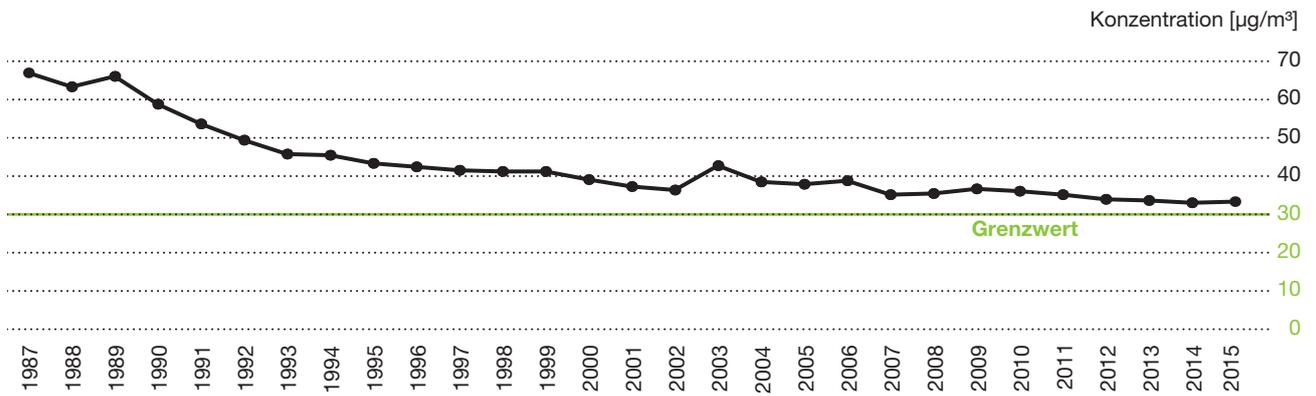
- Tempo 30 geplant
- Tempo 50 geplant
- Tempo 60 geplant
- Stadtgrenze
- Tempo 30 eingeführt
- Tempo 50 eingeführt
- Tempo 60 eingeführt

Etwa 22.400 Personen wohnten 2015 an Streckenabschnitten, für die Geschwindigkeitsreduktionen geplant und beschlossen wurden. Auch wenn sich die Anzahl geplanter Strecken 2015 nicht änderte, nahm die Anzahl Personen an diesen Streckenabschnitten aufgrund von Veränderungen in der Wohnbevölkerung zu. 2015 konnten keine Massnahmen umgesetzt werden. Bei den ausgeschriebenen oder aufgelegten Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion sind noch immer Einsprachen hängig, sodass sich bisher kaum Massnahmen zur Lärmreduktion umsetzen liessen. Geschwindigkeitsreduktionen bewirken neben der Senkung der Lärmbelastung auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Bis 2015 wurden auf einzelnen Strassenabschnitten lärmarme Beläge zu Testzwecken eingebaut. Dabei wird unter anderem die mittel- bis langfristige lärmreduzierende Wirkung untersucht. Entlang dieser Abschnitte wohnen insgesamt etwa 1.800 Personen, die von reduzierten Immissionen profitieren könnten, sofern sich die entsprechende Wirkung langfristig nachweisen lässt.

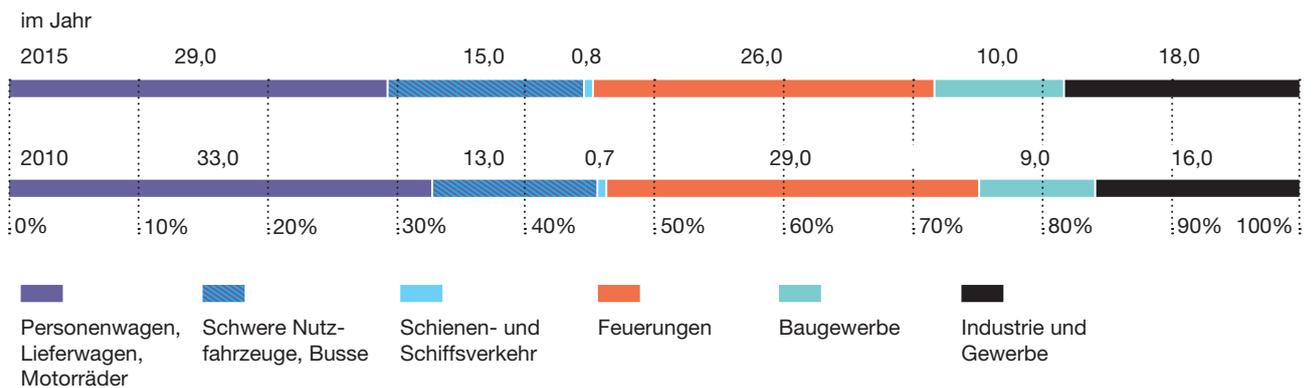


14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



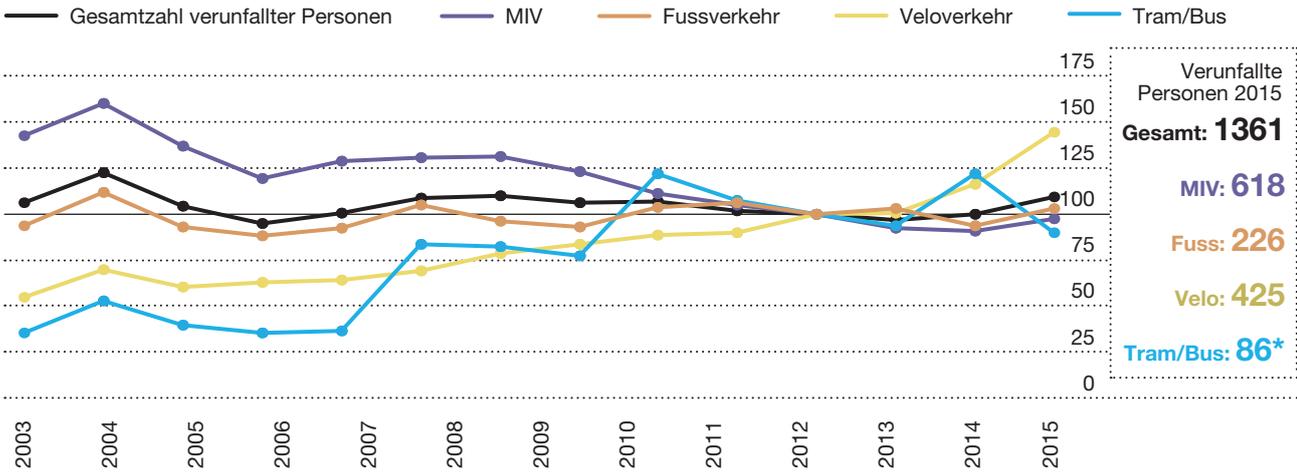
Die Grafik zeigt die Entwicklung an der Messstation Stampfenbachstrasse (Wohnquartier im Stadtzentrum an einer mässig befahrenen Strasse). Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, die Grenzwerte der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub bis 2025 flächendeckend einzuhalten.

Quellen der NO_x-Emissionen



Hauptquelle der NO_x-Emissionen ist weiterhin der MIV mit einem Anteil von knapp 45 Prozent (Stand 2015, AWEL Kanton Zürich). Die Feuerungen in Haushalten sind zusammen mit der Industrie und dem Gewerbe (v. a. Baustellen) für die Hälfte aller Emissionen verantwortlich.

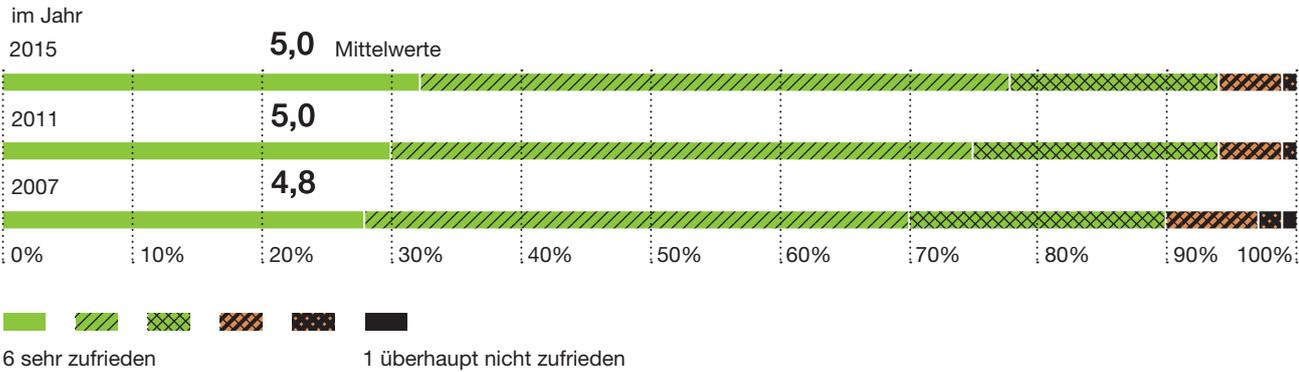
15 Verkehrssicherheit



Die Gesamtzahl der Verunfallten liegt 2015 das erste Mal über dem Ausgangswert von 2012. Auffällig ist der Anstieg der Verunfallten beim Veloverkehr, der einen Wert von knapp 145 Indexpunkten erreicht. Die Zahl der Verunfallten nimmt damit stärker zu als die Verkehrsmenge der Velofahrenden (Erläuterungen dazu auf Seite 10). Auch beim Fussverkehr und MIV stiegen die Zahlen der Verunfallten leicht an, nur beim ÖV sanken die Zahlen (auf tiefem Niveau). Die Werte basieren ausschliesslich auf den der Polizei gemeldeten Unfällen. Stolperunfälle im Tram sind beispielsweise nicht darin enthalten.

* Aufgrund der geringen absoluten Anzahl verunfallter Personen beim ÖV können zufällige Schwankungen in einzelnen Jahren zu extremen Index-Werten führen, die als einzelne Werte aber Zufälle bleiben und nicht als Trend interpretiert werden dürfen. Zudem wurden erst seit 2007 **alle** Unfälle mit Personenschaden der Polizei gemeldet.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit



Die Verkehrssicherheit im Quartier erhält von der Bevölkerung gute Noten. Der erreichte hohe Mittelwert von 5,0 wurde 2015 bestätigt.

Qualität des öffentlichen Raums steigern



Mit zunehmender Verdichtung der Stadt – mehr Wohnungen, Arbeitsplätze und Verkehr – steigen auch die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum. Er erhält als Aufenthalts- und Begegnungsraum zunehmende Bedeutung.

Neue Infrastrukturprojekte sind eine Chance, Akzente neu zu setzen und den aktuellen Nutzungsbedürfnissen gerecht zu werden.



17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität



Knapp drei Viertel der Zürcher Bevölkerung waren auch 2015 wieder mit den Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität zufrieden. In dem verbleibenden Viertel gibt es sowohl Personen, die mehr Aktivitäten der Stadt gutheissen würden, wie solche, nach deren Ansicht die Stadt bereits zu viel unternimmt.

Sechseläutenplatz

Gemäss Bedeutungsplan der Strategie «Stadträume Zürich» ist der Sechseläutenplatz von international-landesweiter Bedeutung. Durch den Bau des Parkhauses Opéra können die Parkplätze auf dem ehemaligen Sechseläutenplatz neu unterirdisch angeboten werden. Diese Verlegung eröffnete die Möglichkeit für einen grosszügigen Stadtplatz. Nach ersten Beobachtungen wurde der Sechseläutenplatz 2015 anhand einer Befragung vertieft untersucht:

Charakteristische Raumqualität des Sechseläutenplatzes ist die Vielfalt an Menschen, Nutzungen und Aneignungsformen. 94 Prozent der befragten Personen sind mit dem Sechseläutenplatz zufrieden. Auffällig ist die durchwegs positive gegenseitige Anerkennung der diversen Menschen und Gruppen und ihrer unterschiedlichen Nutzungsformen. Die frei stehenden Stühle, die den Nutzenden eine gewisse Gestaltungsfreiheit erlauben, tragen zur spezifischen Atmosphäre bei. An den Abenden gegen Ende der Woche sind nahezu alle Stühle besetzt und werden entsprechend

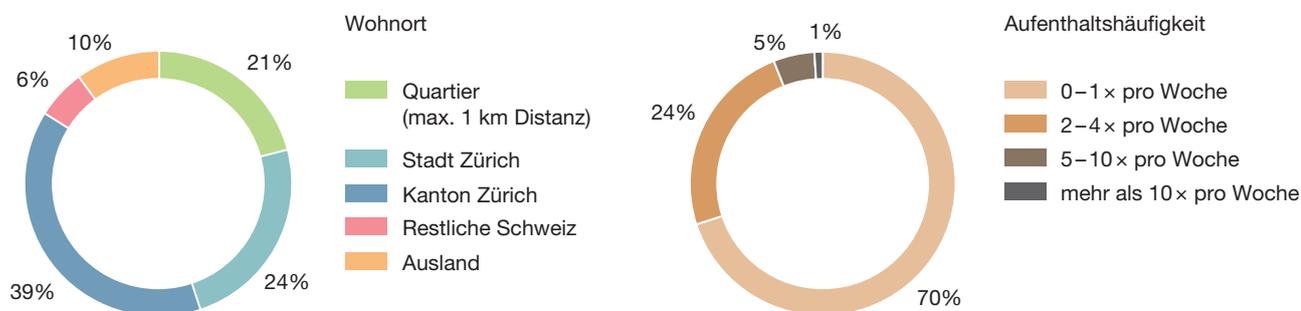
dem Sonnenstand oder der Grösse der Gruppe verschoben und neu arrangiert. Jüngere Personen setzen sich auch gerne direkt auf den Boden, einzeln oder in grösseren Gruppen.

Der Sechseläutenplatz ist inzwischen fest im städtischen Alltag verankert. Die Menschen fühlen sich auf diesem grosszügigen Platz wohl und binden ihn ganz individuell in ihre Alltagsaktivitäten ein. Diesem offenkundigen Gleichgewicht zwischen baulich-gestaltetem Angebot (an vorderster Front die weite Platzfläche und die flexiblen Stühle), in Eigenregie erfolgreicher Nutzung und Aneignung sowie geringer regulatorischer Steuerung gilt es, auch künftig Sorge zu tragen. Der Sechseläutenplatz ist ein «Platz für alle».

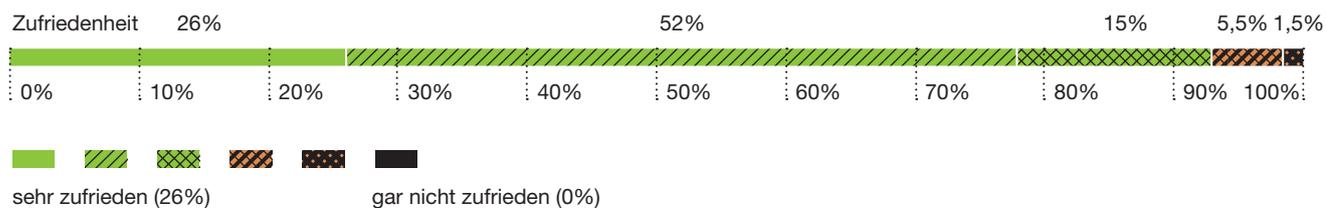
(Quelle: «Gewinnung und Analyse von Daten zur Qualität und Nutzung der öffentlichen Räume – Erhebungsbericht 2015, Sechseläutenplatz», Hochschule Luzern – Soziale Arbeit und Interface)



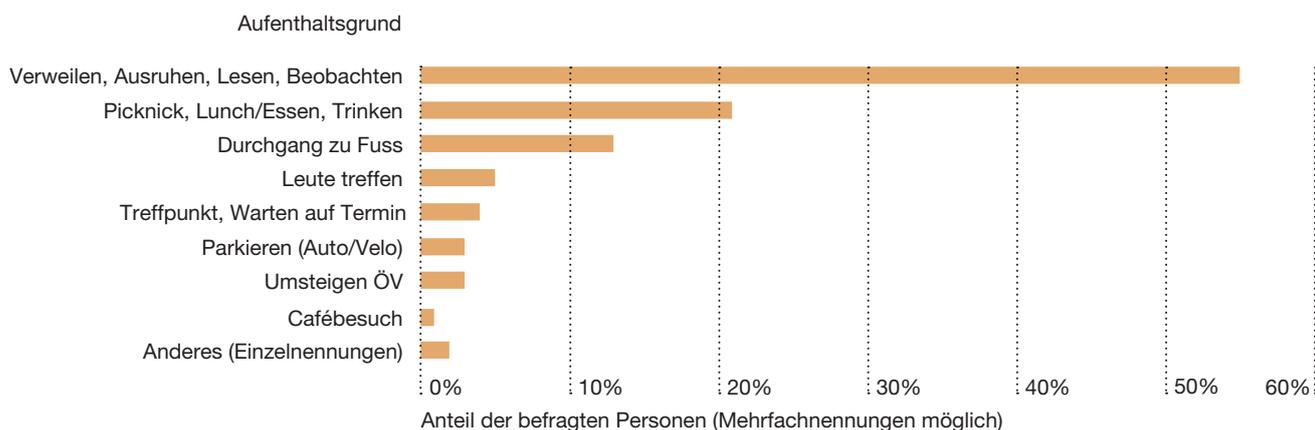
Sechseläutenplatz: Situation vor dem Umbau (links) und neugestalteter Platz (rechts).



Der Sechseläutenplatz wird überwiegend von Menschen aus dem Kanton Zürich, der restlichen Schweiz oder sogar aus dem Ausland genutzt. Die meisten Befragten haben daher angegeben, den Platz höchstens einmal pro Woche zu nutzen.



Die Zufriedenheit ist mit über 90 Prozent unter den Besucherinnen und Besuchern sehr hoch.



Die Menschen besuchen den Sechseläutenplatz, um dort zu verweilen, sich auszuruhen, zu lesen, zu beobachten oder auch, um sich dort zu verpflegen.

AKTIONSPLAN

Was planen wir für die Zukunft?



Massnahmen, die 2015 in den Betrieb übergangen



2015 neu hinzugekommene Massnahmen



VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie

Künftige Verkehrsnachfrage bewältigen, Quartiere entwickeln, Attraktivität erhöhen und Emissionen verringern.



Konzepte Innenstadt und Zugänge zum See sowie Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren

Attraktivität des öffentlichen Raums für den Fussverkehr erhöhen und Verbesserungen für den Veloverkehr umsetzen sowie die Zugänge zum See verbessern.



Masterplan Velo und Gegenvorschlag Velo-Initiative

Steigerung der Velonutzung dank eines durchgehenden, sicheren Veloroutennetzes sowie Neu- und Ausbau von Veloabstellanlagen.

Tram Affoltern

Tramverbindung Hardbrücke inkl.

Zugänge S-Bahn-Station

Tramlinie 2 bis Schlieren (im Zusammenhang mit Limmattalbahn)

Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 und Verlängerung nach Witikon

Elektrifizierung Buslinie 80

Elektrifizierung Buslinie 69

Aufwertung Quartierzentrum Morgental

Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden

Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse

Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai)

Ausbau Unterführungen Wollishofen

Velostation Süd am Hauptbahnhof

Veloroute Sihl – Limmat mit Veloquerung und -station unter dem HB

Veloroute Seebecken

Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse – Talstrasse

Veloverleih

«Fil bleu» Glattal

Sihlquerung Velo beim HB

Sihlcity Velosteg

Velostation Stadelhofen

Der Baubeginn für die Tramverbindung Hardbrücke war im Mai 2015. Der Baufortschritt entspricht dem Zeitplan. Für die Tramlinie 2 bis Schlieren wurden Projektänderungen erarbeitet und die entsprechende Planaufgabe durchgeführt.

Die Machbarkeitsstudie zum Tram Affoltern wurde weitgehend abgeschlossen.

Nach den Planungsarbeiten für die Verlängerung der Linie 31 nach Witikon sind die Projektierungsarbeiten angelaufen. Für die neuen Busspuren in der Hohlstrasse wurde eine verkehrstechnische Analyse durchgeführt.

Bei der Aufwertung des Quartierzentrums Morgental wurde das Vorprojekt abgeschlossen. Die Umsetzung ist in zwei Etappen vorgesehen.

Für die Massnahme «Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden» wurden weitere Veranstaltungen im Quartier durchgeführt. Das Vorprojekt steht noch aus.

Das Projekt zur Aufwertung Sihlstrasse/Bahnhofstrasse wurde aufgrund mehrerer Einwendungen gestalterisch angepasst.

Im Rahmen des Konzepts «Zugang zum See» hat die Stadt entschieden, einzelne Unterführungen am Mythenquai auszubauen.

Die strategische Planung Masterplan Velo wurde um den vom Volk angenommenen Gegenvorschlag zur Velo-Initiative erweitert. Entsprechend wurden zusätzliche Massnahmen in den Aktionsplan aufgenommen: zwei Brücken über die Sihl und zwei Velostationen.

Im Juni 2015 war der Baubeginn für die Velostation Süd unter dem Europaplatz am Hauptbahnhof.

Die Realisierung der Veloquerung unter dem HB wie auch die Umsetzung der Seebeckenroute haben zeitliche Verzögerungen erfahren. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten an der Quaibrücke wurde jedoch ein Stück separater Veloweg auf der Seebeckenroute umgesetzt. Gegen die Vergabe des Veloverleihsystems an die PubliBike AG wurden Rechtsmittel ergriffen.

Rund CHF 500 Mio.

Gesamte Investitionskosten für Tram Affoltern, Tramverbindung Hardbrücke inklusive Zugänge S-Bahn-Station, Tramlinie 2 bis Schlieren, Elektrifizierung Linien 69 und 80 sowie Verlängerung nach Witikon.

CHF 60 Mio.

Gesamtkosten für Aufwertung der Quartierzentren Albisrieden und Morgental, Neugestaltung Riviera und Aufwertung Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse sowie Ausbau der Unterführungen Wollishofen.

CHF 60 Mio.

Infrastrukturkostensumme der aufgeführten Massnahmen oben. Für die Massnahme «Fil bleu» ist noch keine Kostenschätzung vorhanden.



Der Aktionsplan enthält Massnahmen, die zur Zielerreichung von «Stadtverkehr 2025» einen wesentlichen Beitrag leisten. Sie werden von der Stadt mit hoher Priorität weiterentwickelt und mit den involvierten Entscheidungsträgerinnen und -trägern abgestimmt. Die Massnahmen sind in verschiedenen strategischen Planungen verankert. Eine detaillierte Beschreibung kann der «Beilage zum Bericht 2015» entnommen werden.

Im Berichtsjahr 2015 konnten erstmals Massnahmen aus dem Aktionsplan in den Betrieb übergehen. Die strategische Planung zum Verkehrskonzept Innenstadt und zur Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren wurde durch die Zugänge zum See erweitert und der Ausbau der Unterführungen in Wollishofen neu in den Aktionsplan aufgenommen. Die Projekte aus dem Masterplan Velo wurden ergänzt mit Massnahmen zur Umsetzung des Gegenvorschlags zu der Velo-Initiative.



Mobilitätsberatungen

Die Beratungsangebote informieren und unterstützen die Zielgruppen bei der Umsetzung von Massnahmen für die stadtverträgliche Mobilität.



Strassenlärmсанierung

Schutz der lokalen Wohnbevölkerung durch den Überlandpark sowie durch Temporeduktion auf zahlreichen Strassenabschnitten und andere Massnahmen an der Quelle.



Parkraumplanung und -bewirtschaftung

Reduktion der Anzahl Autofahrten sowie Nutzung frei gewordener Strassenflächen für andere Bedürfnisse und Aufwertung des öffentlichen Raums.

Mobilität und Wohnen
Mobilität für Jugendliche

Überlandpark
(Einhausung Schwamendingen)
Tempo 30 auf kommunalen Strassen
Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen
Teststrecken lärmarme Beläge

Tarifanpassung weisse Parkplätze
Kompensation Parkplätze Blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze

Das Projekt «Mobilität und Wohnen» wurde mit der Inbetriebnahme der Geschäftsstelle «Impuls Mobilität» umgesetzt. Dieses neue Beratungsangebot richtet sich gleichermassen an Bauherren wie an Unternehmen, Gewerbebetriebe und Liegenschaftsverwaltungen. Im Projekt «Mobilität für Jugendliche» wurde die Entwicklung des Angebots «MobXpert» abgeschlossen. Es wird nun neu lanciert.

Die Baubewilligung für die Einhausung Schwamendingen wurde am 9. Dezember 2015 erteilt. Bis Ende 2015 wurden alle 12 kreisweisen «Akustischen Projekte» aufgelegt. Auflagen einzelner Strassenabschnitte, bei denen Abklärungsbedarf besteht, stehen noch aus. Die meisten Projekte sind nach wie vor durch Rechtsmittel blockiert. Die Umsetzung kann erst nach Abschluss der Rechtsmittelverfahren erfolgen. Im Berichtsjahr wurden keine lärmarmen Beläge eingebaut.

Die Tarifanpassung für weisse Parkplätze wurde vom Parlament beschlossen. Gegen den Beschluss wurde das Referendum ergriffen, sodass die Stimmberechtigten über die Gebührenerhöhung entscheiden werden. Die Kompensation der Parkplätze in der Blauen Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze wird seit Frühling 2015 bearbeitet. Bei der Julia-, der Entlisberg- und der Tièchestrassen wurde die Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen eingeleitet.

CHF 0,2 Mio./Jahr

Jährliche Kosten der Dienstleistung «Impuls Mobilität» und weiterer Beratungsangebote.

Rund CHF 300 Mio.

Gesamtkosten Überlandpark (Überdeckung Schwamendingen) sowie Umsetzung der beschlossenen Tempo-30-Abschnitte.

Hinsichtlich der Tarifanpassung für weisse Parkplätze sind die finanziellen Auswirkungen nicht bekannt. Werden blaue Parkplätze abgebaut, kann dies zu Einnahmeverlusten führen.

AKTIONSPLAN

Was planen wir für die Zukunft?



Massnahmen, die 2015 in den Betrieb übergangen



2014 neu hinzugekommene Planungen oder Massnahmen



Verkehrsmanagement

Stabilen, gleichmässigen Verkehrsablauf in stadtverträglicher Menge gewährleisten, um unter anderem den ÖV zu beschleunigen.



Aufwertung Bahnhöfe

Differenzierte Massnahmen zur besseren Zugänglichkeit verschiedener Stadtbahnhöfe.



Gewerbe- und Güterverkehr

Neue oder optimierte Lösungen für die effiziente, stadtverträgliche Abwicklung des Gewerbe- und Güterverkehrs sowie der Anlieferung.

Steuerung der Zufahrtsachse
Rosengartenstrasse

Optimierungspaket für mehr
Sicherheit an Knoten

Optimierung der Verkehrsabläufe
am Bellevue

Flüssiges Velofahren – Bevor-
zugung an ausgewählten Knoten

Kurzfristiges Optimierungspaket
Bahnhöfe

Verbreiterung westseitige Unter-
führung Bahnhof Altstetten

Kooperationsplattform urbane
Güterlogistik

Optimierung von Güterumschlag-
flächen

Förderung der Elektromobilität
im Taxi- und Gewerbeverkehr

Das Projekt «Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse» wurde umgesetzt und die neue Lichtsignalanlage im August 2015 in Betrieb genommen. Im Rahmen des Optimierungspaketes für mehr Sicherheit wurden über 100 Knoten mit Verbesserungspotenzial ermittelt und die Umsetzung in die Wege geleitet.

Das Projekt «Bellevue» wurde realisiert. Dabei sind erstmals neuartige Detektorgeometrien eingesetzt worden, die künftig auch andernorts in der Stadt eingesetzt werden könnten. Dank diesen stabilisierte sich der Verkehrsablauf des ÖV, während unerwünschte Nebeneffekte bei den anderen Verkehrsteilnehmenden vermieden werden konnten.

Für das neue Projekt «Flüssiges Velofahren» wurde ein gutes Dutzend Knoten untersucht, an denen Verbesserungen für das Velofahren vorgesehen sind.

Umsetzung «Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse»: rund CHF 6 Mio. – abgeschlossen.

Für die übrigen Massnahmen sind noch keine Kostenschätzungen vorhanden.

Die kurzfristigen Optimierungsmassnahmen sind zum Teil bereits umgesetzt. So wurden an verschiedenen Bahnhöfen neue Veloabstellplätze bereitgestellt (z. B. auf der Hardbrücke beim Bahnhof). Grössere bauliche Massnahmen wurden entwickelt und öffentlich aufgelegt (z. B. zusätzliche Querung der Kalkbreitestrasse beim Bahnhof Wiedikon). Für die kleineren Bahnhöfe wurden Mängel erhoben, auf deren Grundlage ein Massnahmenkonzept erarbeitet wurde.

Die Vorstudie für die Verbreiterung der westseitigen Unterführung beim Bahnhof Altstetten ist in der Erarbeitung.

Rund CHF 20 Mio.

Investitionskosten für die aufgeführten Massnahmen.

Für die Kooperationsplattform urbane Güterlogistik wurde die erwartete Reduktion der Fahrleistungen anhand von Modellen nachgewiesen und ein Geschäftsmodell entwickelt. Aufgrund der guten Rahmenbedingungen sind die Transporteure im Moment nicht zu einer Kooperation bereit. Das Forschungsprojekt wurde abgeschlossen. Die vorliegenden Erkenntnisse sollen nun konkret anhand einer Initiative zur Feinverteilung von Gütern mit stadtverträglichen Elektrofahrzeugen von einem zentralen Mikrohub aus in der Praxis überprüft werden. Die Optimierung von Güterumschlagflächen war immer wieder ein Thema im Rahmen von Bauprojekten. Um die richtigen Schwerpunkte zu setzen, wurde generell an einem Konzept für die Strategische Planung Gewerbe- und Güterverkehr gearbeitet, das noch mit Vertretern der Wirtschaft abgestimmt wird.

Für die Massnahmen liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Darstellung des Zielbeitrags

Die Umsetzung der Massnahmen aus den verschiedenen strategischen Planungen wirkt sich immer auf mehrere Ziele gleichzeitig aus und trägt in unterschiedlichem Masse zur Zielerreichung bei.

POSITIVER BEITRAG ZU DEN ZIELEN									
		Angebot und Attraktivität verbessern			MIV-Kapazität nicht erhöhen	2000-Watt-Gesellschaft in der Mobilität umsetzen	Bevölkerung schützen	Qualität öffentlicher Raum erhöhen	Modalsplit, ÖV, Fuss und Velo erhöhen
		ÖV	Fuss	Velo					
	VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie	Deutlicher positiver Beitrag			Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag
	Konzepte Innenstadt und Zugänge zum See sowie Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren		Deutlicher positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag		Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	
	Masterplan Velo und Gegenvorschlag Velo-Initiative			Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag			Deutlicher positiver Beitrag
	Mobilitätsberatungen			Geringer positiver Beitrag		Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag		Deutlicher positiver Beitrag
	Strassenlärmsanierung		Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	
	Parkraumplanung und -bewirtschaftung				Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag
	Verkehrsmanagement	Deutlicher positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag				Geringer positiver Beitrag
	Aufwertung Bahnhöfe	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag				Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag
	Gewerbe- und Güterverkehr				Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag		Geringer positiver Beitrag

-  Deutlicher positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung
-  Geringer positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung
-  Kein wahrnehmbar positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung

Massnahmen im Aktionsplan

«Stadtverkehr 2025», Stand 2015

Dargestellt sind nur die Massnahmen des Aktionsplans, die sich örtlich zuweisen lassen. Eine Übersicht aller Massnahmen befindet sich auf den Seiten 24–26.

Legende

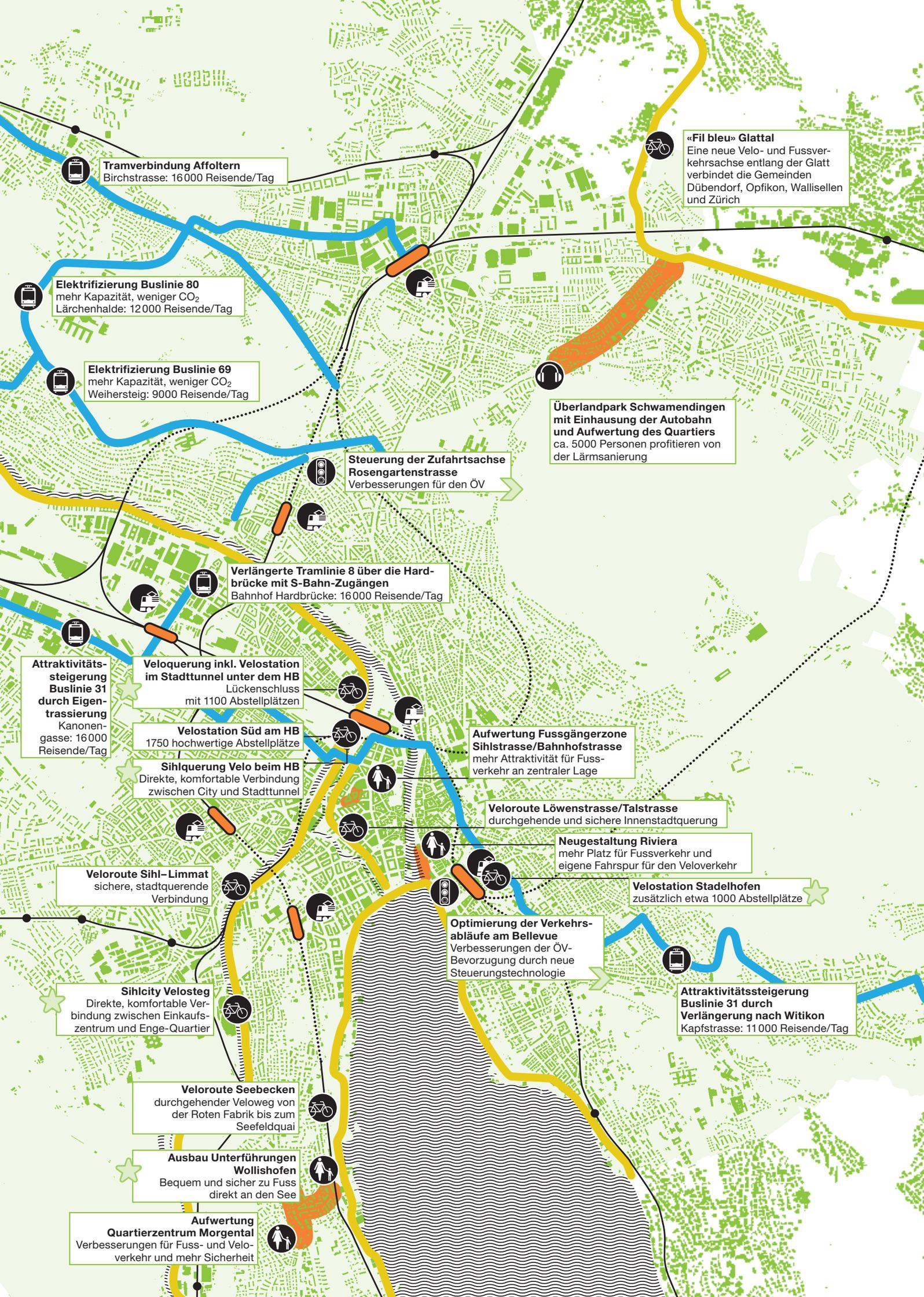
-  **VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie**
-  **Konzepte Innenstadt und Zugänge zum See sowie Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren**
-  **Masterplan Velo und Gegenvorschlag Velo-Initiative**
-  **Strassenlärmсанierung**
-  **Verkehrsmanagement**
-  **Aufwertung Bahnhöfe**
-  **Attraktivitätssteigerung öffentlicher Raum**
-  **Bahnhöfe mit kurzfristigen Optimierungen**
-  **Massnahmen für den ÖV**
-  **Massnahmen für den Veloverkehr**

Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten
Kapazitätserhöhung für Umsteigende

Tramlinie 2 bis Schlieren (im Zusammenhang mit Limmattalbahn)
Grimselstrasse 20000 Reisende/Tag

Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden
Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit

Elektrifizierung Buslinie 80
mehr Kapazität, weniger CO₂
Rautistrasse: 9000 Reisende/Tag



Tramverbindung Affoltern
Birchstrasse: 16 000 Reisende/Tag

Elektrifizierung Buslinie 80
mehr Kapazität, weniger CO₂
Lärchenhalde: 12 000 Reisende/Tag

Elektrifizierung Buslinie 69
mehr Kapazität, weniger CO₂
Weihersteig: 9 000 Reisende/Tag

**Steuerung der Zufahrtsachse
Rosengartenstrasse**
Verbesserungen für den ÖV

**Überlandpark Schwamendingen
mit Einhausung der Autobahn
und Aufwertung des Quartiers**
ca. 5 000 Personen profitieren von
der Lärmsanierung

**Verlängerte Tramlinie 8 über die Hard-
brücke mit S-Bahn-Zugängen**
Bahnhof Hardbrücke: 16 000 Reisende/Tag

**Attraktivitäts-
steigerung
Buslinie 31
durch Eigen-
trassierung**
Kanonen-
gasse: 16 000
Reisende/Tag

**Veloquerung inkl. Velostation
im Stadttunnel unter dem HB**
Lückenschluss
mit 1 100 Abstellplätzen

Velostation Süd am HB
1 750 hochwertige Abstellplätze

Sihlquerung Velo beim HB
Direkte, komfortable Verbindung
zwischen City und Stadttunnel

**Aufwertung Fussgängerzone
Sihlstrasse/Bahnhofstrasse**
mehr Attraktivität für Fuss-
verkehr an zentraler Lage

Veloroute Löwenstrasse/Talstrasse
durchgehende und sichere Innenstadtquerung

Neugestaltung Riviera
mehr Platz für Fussverkehr und
eigene Fahrspur für den Veloverkehr

Velostation Stadelhofen
zusätzlich etwa 1 000 Abstellplätze

Veloroute Sihl-Limmat
sichere, stadtquerende
Verbindung

**Optimierung der Verkehrs-
abläufe am Bellevue**
Verbesserungen der ÖV-
Bevorzugung durch neue
Steuerungstechnologie

**Attraktivitätssteigerung
Buslinie 31 durch
Verlängerung nach Witikon**
Kapfstrasse: 11 000 Reisende/Tag

Sihlcity Velosteg
Direkte, komfortable Ver-
bindung zwischen Einkaufs-
zentrum und Enge-Quartier

Veloroute Seebecken
durchgehender Veloweg von
der Roten Fabrik bis zum
Seefeldquai

**Ausbau Unterführungen
Wollishofen**
Bequem und sicher zu Fuss
direkt an den See

**Aufwertung
Quartierzentrum Morgental**
Verbesserungen für Fuss- und Velo-
verkehr und mehr Sicherheit

Weitere Massnahmen wurden umgesetzt und tragen zur Zielerreichung bei

Ergänzend zum Fortschritt der Massnahmen des Aktionsplans wurden weitere Massnahmen umgesetzt, die einen wichtigen Beitrag zum «Stadtverkehr 2025» liefern:

Eröffnung DML

Mit der auf Dezember 2015 erfolgten Volleröffnung der DML wurde das S-Bahn-Angebot weiter ausgebaut. Zeitgleich haben die VBZ ihr Busangebot in Oerlikon und Altstetten erweitert und noch stärker auf die Verknüpfungen mit der S-Bahn ausgerichtet.

Münsterhof

Nach der Verlagerung der Parkplätze in die umliegenden Strassen und ins Parkhaus Opéra ist dieser wichtige historische Stadtplatz zu einem offenen und zurückhaltend gestalteten Freiraum geworden, der wieder aus seiner schönen Altstadtschubstanz heraus wirken kann. Durch zwei unterschiedliche Verlegemuster der Guberstein-Pflasterung ist ein innerer und ein äusserer Bereich geschaffen worden. Zentrales Gestaltungselement ist der Brunnen, welcher aus einem hüft hohen Kunststeinbecken mit einem Durchmesser von sechs Metern, einem kleinen Trinkbecken und dem Wasserzulauf mit einer Höhe von knapp vier Metern besteht. Eine geschwungene Sitzbankreihe lädt zum Verweilen ein. Auf dem gesamten Platz gilt das Verkehrsregime der Fussgängerzone. Die Bauarbeiten konnten im Frühling 2016 abgeschlossen werden.



Albisriederplatz

Der Albisriederplatz wurde neu übersichtlich als einstreifiger Kreisverkehr gestaltet. Dadurch konnten Konfliktbereiche zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden reduziert werden. Die Verkehrssicherheit wurde insbesondere für die Velofahrenden erhöht. Die ÖV-Haltestellen wurden hindernisfrei mit hohen Haltekanten ausgestattet.

Umgestaltung Birmensdorferstrasse Triemli bis Goldbrunnenplatz

Im Zuge der Sanierung erhielt die Birmensdorferstrasse zwischen Triemli und Goldbrunnenplatz beidseitig einen durchgehenden Velostreifen. Die Aufenthaltsqualität des Strassenraums wurde durch Alleebäume erhöht. Der ehemalige Grünstreifen in der Mitte der Strasse wurde neu asphaltiert, sodass die Postautolinien nun ebenfalls dort verkehren können. Alle Haltestellen entlang der Birmensdorferstrasse wurden hindernisfrei umgebaut.

**Seeuferweg Wollishofen:
Cassiopiesteg**

Der Cassiopiesteg schliesst eine Lücke des regionalen Fusswegs rund um den See. Als attraktiver Steg über den See verbindet er die Rote Fabrik mit dem Bootshafen Wollishofen. Seit der Eröffnung Anfang Mai wurde der Steg bis September durchschnittlich von 1500 Fussgängerinnen und Fussgängern pro Tag genutzt, an Sonntagen und bei schöner Witterung auch deutlich häufiger.



Niveaugleicher Buseinstieg

Tramhaltestellen in Zürich sind bereits weitgehend mit niveaugleichem Einstieg umgebaut worden. Um nach diesen positiven Erfahrungen auch Bushaltestellen umbauen zu können, mussten zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden, da es bei Bussen im Gegensatz zu schienengeführten Trams zu grösseren Abweichungen bei den Haltepositionen kommt. Auf dem Hardturmareal wurden daher Fahrversuche an hohen Bushalteanten durchgeführt. Das Ergebnis ist der eigens für Zürich entwickelte 22 cm hohe Randstein «Zürich-Bord» mit einem spezifischen Profil. Die Bushaltestelle Wonnebergstrasse und die Halteante SBB Werkstätte in Fahrtrichtung Schlieren wurden bereits mit diesem neuen Randstein umgebaut.



Blumenfeldstrasse

An der Blumenfeldstrasse wurde die Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr unter der Bahnlinie hindurch fertiggestellt. Nachdem in den vergangenen Jahren immer mehr Familien mit Kindern in das am Nordrand von Affoltern liegende Wohnquartier Ruggächern an der Blumenfeldstrasse gezogen waren, sollte die Strasse zu einer Fuss- und Veloachse umgestaltet werden. Die Kinder aus dem Wohnquartier erreichen nun sicher ihr Schulhaus, und wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, braucht nicht mehr an der Barriere zu warten.



Sperrung Haldenstrasse

Die Haldenstrasse, eine Strasse mit Tempo 30 durch ein mehrheitlich von Wohnbevölkerung geprägtes Stadtquartier mit einer Schule, wies für eine Quartierstrasse eine relativ grosse Belastung durch den Autoverkehr (mit einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr) auf. Um die Aufenthaltsqualität im Quartier zu verbessern, die Belastung durch den motorisierten Verkehr und damit auch die Lärmbelastung zu senken sowie die Schulwegsicherheit zu verbessern, beschloss der Stadtrat, ein «Fahrverbot, Zubringerdienst gestattet» einzuführen. Aufgrund von Einsprachen konnte diese Massnahme jedoch erst jetzt nach Abschluss des Rechtsverfahrens umgesetzt werden.

Veranstaltungen und Kampagnen

«Trendy» ist das im April 2016 erstmals in Zürich durchgeführte «Urban Bike Festival». Es stellt die urbane Velokultur, die moderne Mobilität und den dazugehörigen Lifestyle in den Fokus. Die Stadt hat sich an dieser Veranstaltung beteiligt und will auch künftig bei solchen Kampagnen privater Akteure mitmachen. So war die Kampagne «generell freundlich» eine gemeinsame Initiative von Verkehrsverbänden und der Stadt Zürich. Die Verkehrsteilnehmenden werden aufgefordert, mit Freundlichkeit und Toleranz einen Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsklimas und somit der Verkehrssicherheit auf Zürichs Strassen zu leisten. Bereits seit einigen Jahren unterstützt die Stadt Zürich die Aktion «bike to work» und ruft ihre Mitarbeitenden dazu auf, jeweils im Juni das Velo für den Weg zur Arbeit zu nutzen.



Busspur Binzmühlestrasse

In der Bevölkerung bestand seit längerem der Wunsch, die Wohnquartiere nördlich und südlich des Bahnhofs Oerlikon mit einer durchgehenden Buslinie zu verbinden. Diesem Wunsch konnte mit Fahrplanwechsel Dezember 2015 durch die Verbindung zweier bestehender Buslinien entsprochen werden. Um die Fahrplanstabilität zu verbessern, wurde auf der Binzmühlestrasse in Richtung Bahnhof Oerlikon zwischen Therese-Giehse-Strasse und Jungholzstrasse provisorisch eine Busspur markiert, sodass sich der Rückstau vor der Signalanlage umfahren lässt.

Bucheggplatz

Die für den Bucheggplatz charakteristischen oberirdischen Fussgängerbrücken, die sich spinnenartig über den ganzen Platz spannen, gehen auf die 1970er-Jahre zurück. Mit der Sanierung des Platzes wurde nun eine direkte ebenerdige und sichere Fusswegverbindung zum Gemeinschaftszentrum Buchegg geschaffen. Durch eine Aufweitung des Weges entstand auch eine kleine Platzfläche, die zum Verweilen einlädt. Als weitere Massnahmen wurden auf dem ganzen Platz die Übergänge hindernisfrei umgestaltet. Der Velounterstand wurde erneuert, und zusätzliche Veloabstellplätze wurden erstellt.

Diverse Velomassnahmen

Massnahmen Express-Team

Das Express-Team wurde im Berichtsjahr neu gebildet, damit sich Verbesserungen für den Veloverkehr mit vielen kleineren Massnahmen unkompliziert und effizient realisieren lassen. Quartierweise wurde die Situation für Velofahrende vor Ort geprüft. Es sind bereits in sieben Quartieren diverse Massnahmen zur kurzfristigen Umsetzung vorgesehen, beispielsweise Trottoirkanten abschleifen, Wegweisungen aktualisieren, Signalisierungen anpassen und Radstreifen markieren.

Mehr Zweiradabstellplätze auf der Hardbrücke

Die 214 auf der Hardbrücke angebotenen Veloabstellplätze konnten die Nachfrage nicht decken. Aufgrund politischer Vorstösse wurde die Situation überprüft und eine Aufstockung veranlasst. Dank einer doppelstöckigen Abstellanlage können am Bahnhof Hardbrücke neu 376 Veloabstellplätze angeboten werden.

Velomassnahmen auf der Allmend- und Soodstrasse

Entlang der Allmend- und Soodstrasse wurden beidseitig durchgehende Velomassnahmen umgesetzt.

Diverse Massnahmen für Fussverkehr und Stadtraumgestaltung

Trottoirüberfahrt Lintheschergasse

Ab der Lintheschergasse besteht ein wichtiger Nebenzugang zum Hauptbahnhof. Bisher mündete der Aufgang auf ein Trottoir mit anschliessender Fahrbahn für die Autos. Der Bau einer Trottoirüberfahrt vergrössert den Fussgängerbereich und priorisiert den Fuss- gegenüber dem Autoverkehr.

Forchstrasse: Platz Burgwies

Zusammen mit der Sanierung der Forchstrasse wurde auch die Burgwies umgestaltet. Dadurch entsteht ein grosszügiger Platz mit Bäumen, Bänken und einem neuen Brunnen.

Albert-Näf-Platz

Der Albert-Näf-Platz wurde aufgewertet. Zwei neue Wartehallen für die Fahrgäste, die Anpflanzung von Bäumen sowie grosszügigere Fussgängerflächen erhöhen die Attraktivität des Platzes. Die Haltestellen wurden hindernisfrei gestaltet.

Sitzgelegenheiten auf dem Escher-Wyss-Platz

Die Aufenthaltsqualität des Platzes soll nicht mit festen Installationen, sondern durch belebte Randzonen, eine offene Platzfläche und temporäre Nutzungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Zu diesem Zweck werden nun jeweils im Sommerhalbjahr Sitzgelegenheiten platziert. Die orangefarbenen ENZO lassen sich vielfältig anordnen und nutzen: Man kann hier sitzen, liegen, lesen, plaudern, ausruhen – oder sich einfach treffen.



FAZIT UND AUSBLICK

Fazit

Erstmals konnten 2015 Massnahmen des Aktionsplans erfolgreich umgesetzt werden. Mit «Impuls Mobilität» besteht ein umfassendes Beratungsangebot zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen für Bauherrschaften, Unternehmungen, Gewerbebetriebe und Liegenschaftsverwaltungen. Mit der Lernapplikation «MobXpert» wird Jugendlichen an Kantons- und Berufsschulen ein webbasiertes Mobilitäts-Tool zur Verfügung gestellt. Aus dem Forschungsprojekt «Kooperationsplattform urbane Güterlogistik» liegen Erkenntnisse vor, die nun konkret anhand einer Initiative zur Feinverteilung von Gütern mit stadtverträglichen Elektrofahrzeugen in der City durch einen zentralen Mikrohub in der Praxis überprüft werden sollen.

Im öffentlichen Verkehr wurden im Jahr 2015 wichtige Meilensteine erreicht. Die Eröffnung der Durchmesserlinie, auf der nun rund 460 Züge pro Tag verkehren, verbessert das Angebot im Fern- und S-Bahn-Verkehr nachhaltig. Der Spatenstich zum Bau der Tramverbindung Hardbrücke ist erfolgt, und die Stimmbürger des Kantons Zürich haben ein Ja zur Limmattalbahn in die Urne gelegt. Diese Grossprojekte tragen ebenso zu den Zielen von «Stadtverkehr 2025» bei wie eine Vielzahl kleinerer ÖV-Vorhaben. Dazu gehört die Inbetriebnahme der Steuerung auf der Rosengartenstrasse, welche die Fahrzeit des öffentlichen Verkehrs auf dieser Achse planbar und stabil macht.

Neben dem öffentlichen Verkehr war der Fokus auch im vergangenen Jahr auf das Velo gerichtet. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative hat das Zürcher Stimmvolk am 14. Juni 2015 einen Rahmenkredit von 120 Millionen Franken für Investitionen in das kommunale Veloroutennetz sowie für Velostationen und Abstellplätze genehmigt. Der Stadtrat hat dem Gemeinderat das entsprechende «Bauprogramm Velo» vorgelegt. Insgesamt sollen zwischen 2016 und 2018 im Jahresdurchschnitt rund 10 Millionen Franken in die gesamte Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich inves-

tiert werden. Neben den grossen Bauprojekten tragen nicht zuletzt einfache und schnell umsetzbare Expressmassnahmen wie das Absenken von Randsteinen, die Roteinfärbung von Velostreifen sowie separate Umleitungsempfehlungen für Velofahrende im Baustellenbereich zum sicheren Velofahren bei. Einige Veloprojekte des Aktionsplans erfahren jedoch auch Verzögerungen: die Veloroute um das Seebecken, die Veloquerung unter dem Hauptbahnhof und der Veloverleih. Wieweit diese zeitlichen Verzögerungen einen Einfluss auf die Erreichung der Ziele bis 2025 haben, ist infolge zahlreicher Abhängigkeiten schwierig einzuschätzen.

Die Palette von Massnahmen im Fussverkehr ist breit gefächert und über die ganze Stadt verteilt. Bei den neuen Wegverbindungen ragen die Unterführung Blumenfeldstrasse und der Cassiopeiasteg heraus. Diese Projekte zeigen auch die verschiedenen Facetten der Verbesserungen: Die Unterführung erhöht die Schulwegsicherheit, der Cassiopeiasteg ist auch ein Ort zum Verweilen. Bei der Aufwertung von Stadträumen sind insbesondere die Quartierzentren Burgwies und Röschibachplatz zu erwähnen. Sie zeigen exemplarisch, wie sich der öffentliche Raum als Treffpunkt der Quartierbevölkerung positiv auf deren Lebensqualität auswirkt. Beide Projekte wurden in enger Zusammenarbeit mit der Bevölkerung entwickelt. Die Befragung zum Sechseläutenplatz hat bestätigt, dass sowohl die Zürcher Bevölkerung wie Besucherinnen und Besucher diesen Platz gerne nutzen und seine Atmosphäre schätzen. Last but not least wurden viele Klein- und Kleinstmassnahmen in normalen Strassenprojekten umgesetzt.

Das Ziel der Übergangsbestimmung (GO Art. 124), den MIV-Anteil um 10 Prozentpunkte zu senken, bleibt sehr ambitioniert. Eine Standortbestimmung erlaubt die nächste Modalsplit-Auswertung aus der schweizweiten Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr», die 2015 durchgeführt wurde.

Ausblick

Neben der Umsetzung des Aktionsplans «Stadtverkehr 2025» werden auf politischer Ebene Verkehrsthemen diskutiert, deren Zeithorizont über das Jahr 2025 hinausreicht. Der Gemeinderat will im Zuge der Revision des regionalen Richtplans neu auch urbane Seilbahnen und Velostrassen in diesen aufnehmen. Im Kantonsrat werden im Rahmen der Revision des Strassengesetzes Anträge behandelt, welche die Zuständigkeiten für die überkommunalen Strassen auf Stadtgebiet neu regeln wollen. Die Ergebnisse dieser politischen Debatten können Auswirkungen auf die Verkehrsplanung der Stadt Zürich haben. Auch

technische und gesellschaftliche Trends beeinflussen die Entwicklung des Verkehrs. So ist das Thema «Shared Mobility» in aller Munde, und neue Angebote privater Akteure kommen auf den Markt. Beispiele sind Free Floating Car oder Bike-Sharing-Projekte, welche in der Schweiz lanciert werden.

Solche neuen Dienstleistungen, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder der wachsende Anteil autofreier Haushalte in den Städten beeinflussen die Verkehrsmittelwahl, das Verkehrsaufkommen und die Entwicklung des Modalsplits.

Ausblick zu Mobilitätsberatungen

Die beiden Massnahmen zur Mobilitätsberatung «Mobilität und Wohnen» sowie «Mobilität für Jugendliche» konnten 2015 erfolgreich umgesetzt werden. Damit wurden die Grundlagen geschaffen, um das bestehende Beratungsangebot zu erweitern und noch stärker auf die Bedürfnisse der Zielgruppen – Unternehmen, Bauherren, Siedlungen und Schulen – auszurichten.

Das erweiterte Beratungsangebot wird gemeinsam mit dem Kanton Zürich unter dem Namen «Impuls Mobilität – Das Beratungsangebot» zu den Themenschwerpunkten Arbeiten, Wohnen sowie Planen und Bauen 2016 neu lanciert. Über eine Geschäftsstelle können sich Unternehmen, Investoren, Bauherrschaften und Liegenschaftsverwaltungen zu Massnahmen des Mobilitätsmanagements für ihre Mitarbeitenden sowie in der Planung von Neu- und Umbauprojekten zu Mobilitäts- und Verkehrsfragen beraten und bei der Erarbeitung massgeschneiderter Mobilitätslösungen unterstützen lassen. «Impuls Mobilität» bietet an Veranstaltungen, über den Newsletter und auf der Homepage Informationen zum Angebot sowie Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer.

Für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II an Kantons- und Gewerbeschulen wird die Webapplikation «MobXpert – Mobilität verstehen» lanciert, die in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund entwickelt wurde. Im Rahmen des Unterrichts erfassen die 15- bis 19-jährigen Jugendlichen innerhalb einer Woche mit einer Webapplikation ihre Wege, analysieren sie und erhalten über integrierte Themendossiers umfassendes Wissen zum Thema Mobilität. Dieses Wissen hilft den Jugendlichen, die selbständig in Zürich unterwegs sind, für ihre Alltagsmobilität die besten Entscheidungen zu treffen und sich kompetent mit gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Themen rund um die Mobilität auseinanderzusetzen. In der Mittel- und Oberstufe wird das Angebot «Mobilität erleben» bereits seit mehreren Jahren rege genutzt. Es umfasst Projektstage und -wochen mit einer vielfältigen Palette von Lektionen und Exkursionen zu verschiedenen Mobilitätsthemen, darunter Angeboten zum Velofahren und zur ÖV-Nutzung.



