



Stadt Zürich

STADTVERKEHR 2025

BERICHT 2018

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

IMPRESSUM

Herausgeberin

Stadt Zürich
Stadtrat
Postfach, 8022 Zürich

Tel. 044 412 27 22

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

Beschlossen vom Stadtrat am 10. Juli 2019

Auflage

500 Exemplare, gedruckt auf RecyStar Polar

Redaktionelle Bearbeitung

Tiefbauamt

Druck

Print-Shop, Zürich

Lektorat

korrektor24 GmbH, Rebstein

Gestaltungskonzept

dreh gmbh, Zürich

Satz und Layout

anstalt.ch, Zürich

Fotografie

siehe Bildlegenden
Umschlag: Stadt Zürich, Tiefbauamt

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)

INHALT

VORWORT	5
IM FOKUS	6
ZIELERREICHUNG	8
Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	8
Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern	10
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
Fazit Zielerreichung	24
AKTIONSPLAN UND FORTSCHRITT 2018	26
FAZIT UND AUSBLICK	36
Massnahmen des Aktionsplans	38

«STADTVERKEHR 2025» online

Online sind detaillierte Informationen zu den Indikatoren
und Massnahmen des Aktionsplans erhältlich:

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025



Stadtrat Richard Wolff
Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungs-
departement
Foto: Pressedienst

VORWORT

zum siebten Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Es muss endlich vorwärtsgehen in der Klimapolitik. Das fordern Jugendliche in mehreren Ländern. Die Klimapolitik harzt, trotz klaren und anerkannten Fakten und Bekenntnissen. Die Wissenschaft veröffentlicht Studien und Klimaberichte, knapp 200 Länder ratifizierten das Kyoto-Protokoll von 1997 und verabschiedeten 2015 das Übereinkommen von Paris. Die Grundlagen sind also reichlich vorhanden. Die Menschheit muss endlich danach handeln. Auch in Zürich demonstrierten Jugendliche mit Entschlossenheit. Am 15. März 2019 zum Beispiel zogen 12 000 meist junge Menschen durch Zürichs Strassen, obwohl es aus Kübeln regnete. Eine nachhaltige Politik in der Stadt Zürich zu verfolgen, ist ganz offensichtlich ein Auftrag aus dem Volk. Schon vor der aktuellen Klimabewegung wurde dies klar, zum Beispiel mit den deutlich angenommenen Volksabstimmungen zur 2000-Watt-Gesellschaft und zur Städteinitiative. Aus der Städteinitiative hat der Stadtrat das Programm «Stadtverkehr 2025» abgeleitet.

Ein wichtiger Hebel, um das Klima zu verbessern, ist der Verkehr. Dieser (einschliesslich Flugverkehr) ist verantwortlich für rund 40 Prozent des CO₂-Ausstosses in der Schweiz. Die Stadt Zürich verfolgt mit «Stadtverkehr 2025» eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität, indem der öffentliche Verkehr, der Fuss- und der Veloverkehr gefördert und öffentliche Räume attraktiv gestaltet werden.

Beim öffentlichen Verkehr sind wir mit einem Anteil am Gesamtverkehr von 41 Prozent (Anzahl Wege auf Stadtgebiet) bereits sehr stark und wollen hier auch weiter ausbauen. Im Dezember 2017 wurde die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke in Betrieb genommen. In knapp zehn Jahren soll eine Tramlinie bis Affoltern-Holzerhurd fahren, und auch auf dem Rosengarten soll es ein Tram geben.

Zur Förderung des Fussverkehrs arbeiten wir viel an der Aufwertung von Strassen- und Stadträumen – denn wenn diese attraktiv sind, gehen die Menschen gern und oft zu Fuss. Etwas komplizierter ist es beim Veloverkehr. Obwohl die Zahlen in den letzten Jahren in erfreulichem Mass gestiegen sind, liegt der Anteil am Gesamtverkehr mit nur 8 Prozent tief. Hier müssen und wollen wir in den kommenden Jahren mehr tun. Diesbezüglich haben wir auch klare Aufträge aus der Städteinitiative und der 2000-Watt-Gesellschaft.

Während also die Ziele klar sind, verändert sich das Umfeld zurzeit rasant. Der vielzitierte Bevölkerungszuwachs, die steigende Zahl der Arbeitsplätze, steigende Pendlerzahlen, aber auch andere Treiber wie die Alterung der Gesellschaft oder die Verdichtung stellen uns vor neue, grosse Herausforderungen, die Mobilitätsbedürfnisse klimagerecht und nachhaltig zu befriedigen. Chancen, um diese Herausforderungen zu meistern, könnten sich durch die Digitalisierung ergeben. Die Hoffnungen in die damit einhergehenden neuen Technologien wie selbstfahrende Autos, «intelligente Strassen» oder miteinander kommunizierende Fahrzeuge sind gross.

Damit Zürich in Sachen Digitalisierung der Mobilität à jour bleibt und die sich bietenden Chancen wahrnehmen kann, wird neu «Smart Mobility» als strategische Planung in «Stadtverkehr 2025» aufgenommen. Ein interdisziplinäres Team, das sich aus Vertretungen der Dienstabteilung Verkehr, der VBZ und des Tiefbauamts zusammensetzt, nimmt sich der relevanten Aufgaben an.

Den Stadtverkehr auf die Nachhaltigkeit auszurichten, ist also eine komplexe Angelegenheit. Es ist Aufgabe der Politik und der Verwaltung, die entsprechende Strategie und Massnahmen weiterzuentwickeln. Es ist nicht die Aufgabe der Jugendlichen, wie ihnen immer wieder vorgehalten wird. Sie sind unsere Auftraggeber. Sie haben das Recht, Forderungen zu stellen. Überhaupt müssen wir weiterdenken: Der Stadtverkehr endet weder an der Gemeindegrenze noch im Jahr 2025. Wir müssen jetzt nachhaltige Lösungen suchen und finden für unsere Zukunft.

Stadtrat Richard Wolff
Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

IM FOKUS

Umwelt und Verkehr in Zürich – Chancen und Herausforderungen für die Zukunft

Die Schadstoffbelastung durch den motorisierten Verkehr hat sich in Zürich über die letzten Jahrzehnte aufgrund verschärfter gesetzlicher Verordnungen stark verbessert. Die flächendeckenden Messkampagnen, die der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich seit Anfang der 80er-Jahre in regelmässigen Abständen durchführt, zeigen, dass immer weniger Luftschadstoffe in die Luft gelangen, mit entsprechend positiven Folgen für den Zustand der Aussenluft. Schadstoffe wie Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Schwermetalle stellen kein Problem mehr dar, die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung werden bereits seit geraumer Zeit eingehalten. Auch bei den Luftschadstoffen Feinstaub und NO_x, bei denen weiterhin Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind, hat sich die Situation in den letzten 30 Jahren deutlich verbessert. Dennoch werden die Grenzwerte in unmittelbarer Nähe der Hauptachsen und an Verkehrsknoten – z.B. am Bellevue – immer noch deutlich überschritten. Die aktuelle Forschung zeigt zudem, dass die Schädigung von lungengängigen Ultrafeinpartikeln bislang unterschätzt wurde und es Zusammenhänge zwischen Feinstaub und einer Vielzahl von Krankheiten wie Herzschwäche und Demenz gibt.

Wirkungsvoller Lärmschutz für Gesundheit wichtig

Spärlicher sind die Erfolgsmeldungen im Strassenlärmschutz. Verkehrsplanung und -politik der Stadt Zürich befassen sich seit 25 Jahren mit den Auswirkungen des Autoverkehrs. Sie haben in den letzten Jahren eine Vielzahl von Massnahmen für den Lärmschutz lanciert. Der öffentliche Verkehr wurde ausgebaut und gegenüber dem Autoverkehr priorisiert, Fusswegnetze wurden aufgewertet und der Veloverkehr gefördert. Der Trend zu schwereren Fahrzeugen führt aber zu mehr Lärmemissionen und die Erfolge in der Lärmbekämpfung durch Tempo-30-Zonen und Lärmschutzwände wurden durch die wachsende Bevölkerung weitgehend kompensiert. Die gesetzlichen Lärmschutzvorgaben konnten in der Stadt Zürich bisher nicht überall umgesetzt werden. Lärm verursacht Stress und Schlafstörungen und gilt in der Schweiz als

der grösste Verursacher von Umweltfolgekosten. Noch immer sind sehr viele Menschen in Zürich von einer zu hohen Lärmbelastung betroffen. Sie wohnen in Gebieten, in denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Entsprechend wichtig ist ein wirkungsvoller Strassenlärmschutz, damit ein Grossteil der betroffenen Bevölkerung von einer Entlastung profitieren kann. Temporeduktionen in der Nacht sollen dazu beitragen, die Bevölkerung auch in den sensiblen Nachtstunden besser vor Lärm zu schützen. Darum wurde 2018 ein Pilotversuch zu «Tempo 30 nachts» durchgeführt, der derzeit ausgewertet wird.

E-Mobilität bringt Chancen und Herausforderungen

Ebenfalls gross bleiben die Herausforderungen im Klimaschutz. Während die Verkehrsbetriebe Zürich in der öffentlichen Mobilität gut vorankommen und bis 2030 vollständig elektrisch unterwegs sein sollen, stagniert die Reduktion der CO₂-Emissionen des Strassenverkehrs. Die gesetzlich vorgeschriebenen Effizienzverbesserungen werden durch den Trend zu Allrad- und grösseren Fahrzeugen weggefressen, und bei den Treibstoffen gibt es wenig Alternativen zu Benzin und Diesel.

Eine wichtige Rolle im zukünftigen urbanen Mobilitätssystem wird daher die Elektromobilität spielen. Elektrofahrzeuge sind – bis auf Reifen- und Bremsabrieb – im Betrieb emissionsfrei, bei niedrigen Geschwindigkeiten bis Tempo 30 sind sie signifikant leiser als Autos mit Verbrennungsmotoren und es lassen sich mit dem Zürcher Strommix CO₂-Einsparungen bis 50 Prozent erzielen. Da die Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien aber sehr energieintensiv ist, lagert Elektromobilität die Umweltverschmutzung zu einem gewissen Grad in die Herstellungsländer aus. Auch würde ein Elektromobilitätsboom in Zürich noch mehr Stau und Parkplatzknappheit auslösen, sollte er zu mehr Verkehr führen. Für die Stadt gilt, Elektromobilität so zu fördern, dass das Klimaschutzpotenzial realisiert werden kann, ohne dass dies zu mehr Verkehr führt.



Stadtrat Andreas Hauri
Vorsteher Gesundheits- und Umwelt-
departement
Foto: Stadt Zürich

Der Strassenverkehr verursacht Lärm, er stösst Luftschadstoffe und Treibhausgase aus. Die Reduktion der Emissionen stellt auch in Zukunft eine grosse Herausforderung dar. Mit Blick auf die prognostizierte Bevölkerungszunahme hat der Stadtrat ein grosses Interesse an effektiven Massnahmen zur Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen und Luftschadstoffen aller Quellen, die zu übermässigen Immissionen beitragen. Insbesondere im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs sind wirkungsvollere Massnahmen notwendig. Die Stadt prüft deshalb derzeit, wie sie die bestehenden Massnahmen in ihrem Kompetenzbereich wirkungsvoller umsetzen oder allenfalls anpassen kann.

Rund 140000 Menschen wohnen in Zürich in Liegen-schaften, in denen es zu laut ist. Am meisten Lärm verursacht der Strassenverkehr. Er wird auch künftig weiter zu-nehmen, weil mehr Menschen in unserer Stadt wohnen und arbeiten wollen. Lärm stört den Schlaf und macht krank. «Tempo 30 nachts» ist eine Massnahme gegen den schädli-chen Strassenlärm in der Nacht, weil der Lärm effizient und kostengünstig reduziert wird. Und die geringere Geschwin-digkeit sorgt nicht nur für weniger Lärm, sie erhöht auch die Verkehrssicherheit. Die Akzeptanz für Tempo-30-Massnah-men ist bei den Zürcherinnen und Zürchern generell hoch. Dies gilt es zu nutzen: Darum werden wir noch in diesem Jahr eine Strategie zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm publizieren.

Die mobile Zukunft von Zürich bleibt aus Umweltsicht he-rausfordernd. Damit sich Verbesserungen von Luftqualität, Lärmemissionen und Klimaschutz gegenseitig verstärken, brauchen wir clevere Lösungen. Es braucht einen Wandel zu kombinierten Mobilitätsformen. Also vom Fussverkehr über das Velo und den ÖV bis zur «Shared Mobility». Das Gesundheits- und Umweltdepartement wird seinen Beitrag leisten, damit unsere zukünftige Mobilität ein Teil der Lö-sung unserer Umweltprobleme sein wird.

ZIELERREICHUNG

Wo stehen wir heute?

Mit ausgewählten Indikatoren wird die Erreichung der Ziele gemessen, die mit «Stadtverkehr 2025» angestrebt werden. Ausgangspunkt der jährlichen Berichterstattung ist das Jahr 2012, in dem die neuen Vorgaben zum Verkehr in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quinquies} und Art. 124) in Kraft traten und «Stadtverkehr 2025» gestartet wurde.



Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

1 Städtische Verkehrsentwicklung

Die in den letzten Jahren beobachtete Entwicklung setzte sich auch 2018 fort: Die Velofrequenzen stiegen weiter an. Mit einem Wachstum von 50 Prozent gegenüber 2012 entspricht die Entwicklung dem Ziel des Masterplans Velo, wonach die Stadt Zürich eine Verdoppelung der Frequenzen bis 2025 anstrebt. Die Frequenzen der anderen Verkehrsmittel veränderten sich nur geringfügig. Im Tram- und Busverkehr fand ein geringes Wachstum auf hohem Niveau statt. Insgesamt verzeichneten die VBZ 2018 auf Stadtgebiet gut 637 Mio. Personenkilometer (plus 1,0 Prozent gegenüber 2017). Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr blieb wie in den letzten Jahren konstant.

2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung wählten 2015 vorrangig und regelmässig den ÖV, sei es ausschliesslich (47 Prozent) oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (29 Prozent). Das Auto und das Velo wurden von etwa einem Viertel regelmässig (d.h. mindestens zweimal wöchentlich) genutzt.

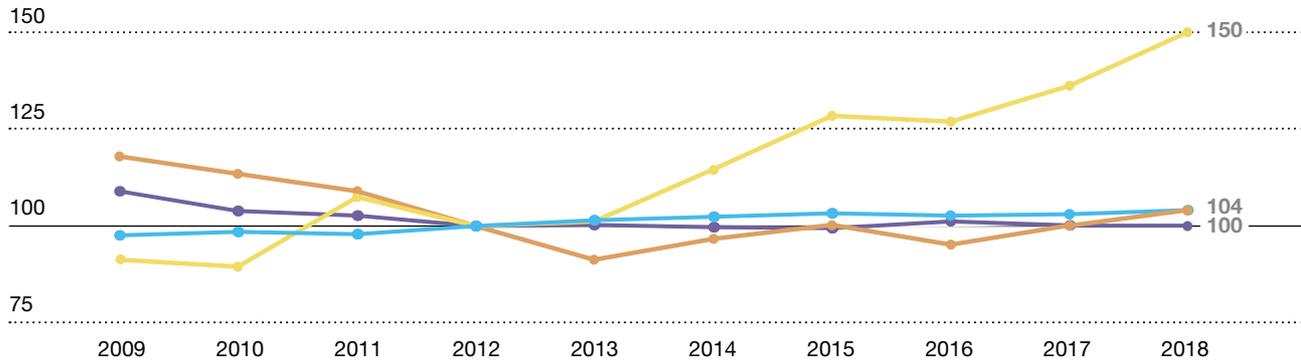
3 Modalsplit

2015 lag der Anteil des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs an den auf Stadtgebiet zurückgelegten Wegen (Hauptverkehrsmittel) insgesamt bei 75 Prozent. Dieser Anteil erhöhte sich seit dem Jahr 2000 jeweils um 5 Prozentpunkte pro fünf Jahre. Den höchsten Anteil wies der öffentliche Verkehr mit 41 Prozent aus. Während der Anteil des Fussverkehrs in den letzten 15 Jahren etwa konstant blieb, verdoppelte sich der Anteil des Veloverkehrs von 2010 bis 2015 um 4 Prozentpunkte auf 8 Prozent. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den auf Stadtgebiet zurückgelegten Wegen nahm stetig ab.

1 Städtische Verkehrsentwicklung

Fussverkehr Veloverkehr Tram- und Busverkehr Motorisierter Individualverkehr

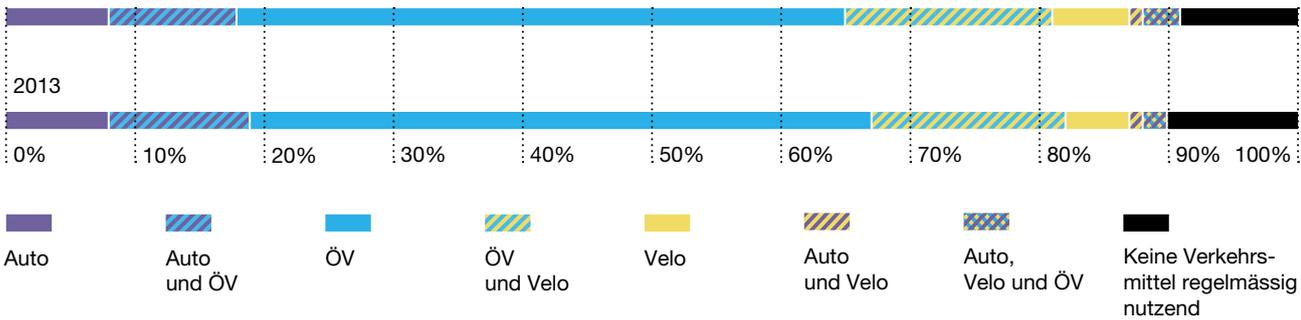
175 Indexpunkte (Basisjahr 2012 = 100 Punkte)



Mittlere Tagesaufkommen an den automatischen Zählstellen (Fuss-, Velo- und motorisierter Individualverkehr) sowie jährliche Verkehrsleistung mit Trams und (Trolley-)Bussen auf dem Stadtgebiet. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

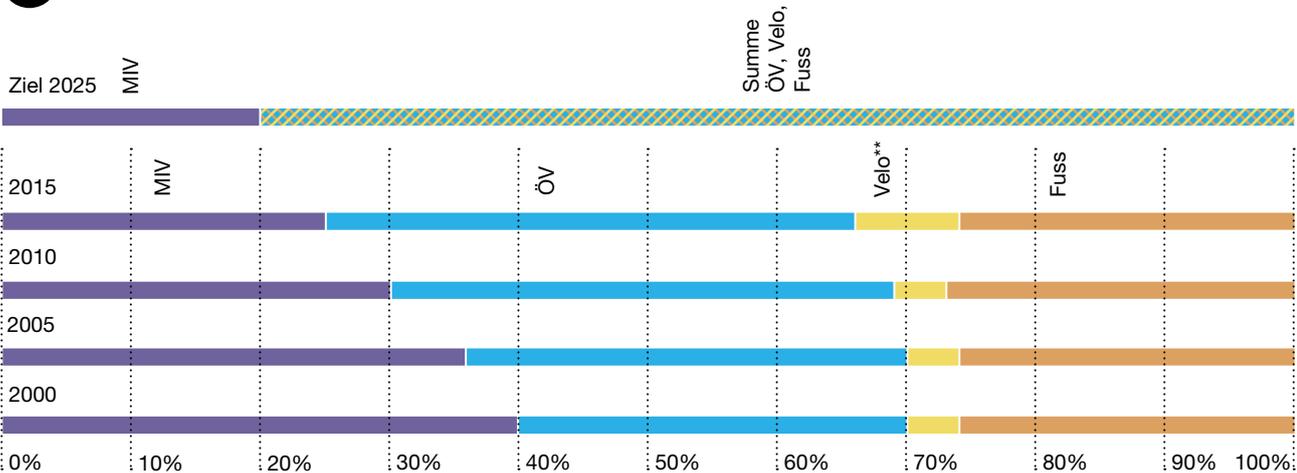
2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln *

Im Jahr
2015



* Keine neuen Daten verfügbar, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

3 Modalsplit*



* Keine neuen Daten verfügbar, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

** Ab Mikrozensus 2015 E-Bikes konsequent zu Velos gezählt.



Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern

4 ÖV-Angebot

Die angebotenen Kurskilometer von Tram- und Buslinien in der Stadt haben sich weiter erhöht. Die Änderungen des grossen Fahrplanwechsels, der im Dezember 2017 stattgefunden hat, haben sich im Betriebsjahr 2018 niedergeschlagen. Dies gilt u.a. auch für die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke.

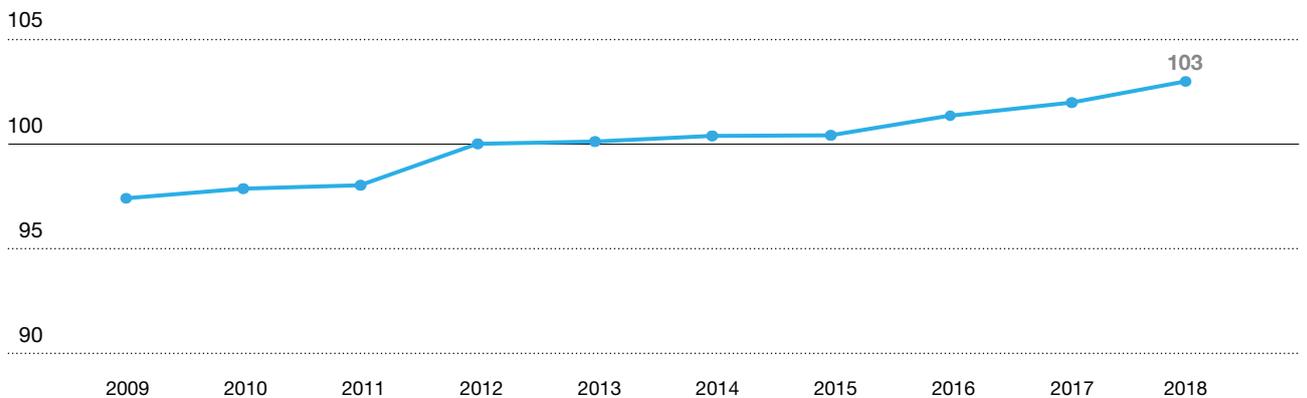
5 Pünktlichkeit des ÖV

Mehr als fünf von sechs Fahrgästen der VBZ erreichten im Jahr 2018 pünktlich ihre Zielhaltestelle, das heisst spätestens zwei Minuten nach der geplanten Ankunftszeit. Während sich die Pünktlichkeit bei den Trams leicht verbessert hat, waren bei den Bus- und Trolleybuslinien vermehrt Verspätungen – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – festzustellen.



4 ÖV-Angebot

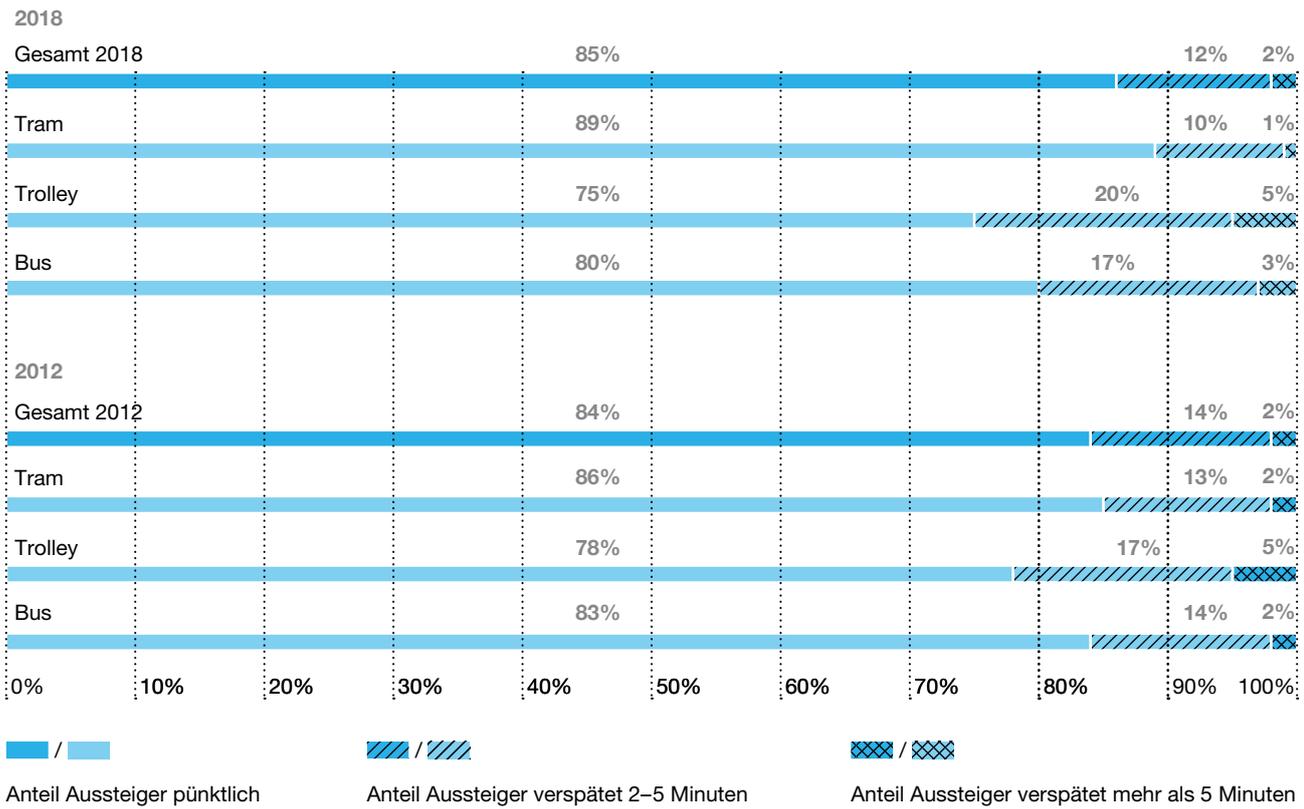
110 Indexpunkte (Basisjahr 2012 = 100 Punkte)



Effektive Betriebsleistung Stadtgebiet 2018:
25,1 Mio. gefahrene Kurskilometer

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

5 Pünktlichkeit des ÖV



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Elektronische Busspur Hohlstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

Auch im Jahr 2018 konnten Verbesserungen für den Fussverkehr erzielt werden. So wurden kleinere und grössere Bereiche für Fussgängerinnen und Fussgänger aufgewertet sowie acht neue Begegnungszonen eingerichtet.

7 Qualität des Haupt- und des Komfort-routennetzes für den Veloverkehr

Die Umsetzung der Haupt- und Komforttrouten des Masterplans Velo erfolgt langsam, aber stetig. Im Haupttroutennetz, das sich insgesamt über eine Länge von knapp 98 Kilometer erstreckt, konnten seit 2012 Lücken von rund sechs Kilometer Länge geschlossen werden, sodass noch knapp 20 Kilometer aufzuwertende Streckenabschnitte verbleiben. 78 Kilometer erfüllen zumindest die Minimalanforderungen der Velostandards. Für das insgesamt 59 Kilometer lange Komforttroutennetz konnten bisher Lücken von zwei Kilometern geschlossen werden. Hier entsprechen rund zwölf Kilometer noch nicht den Minimalanforderungen.

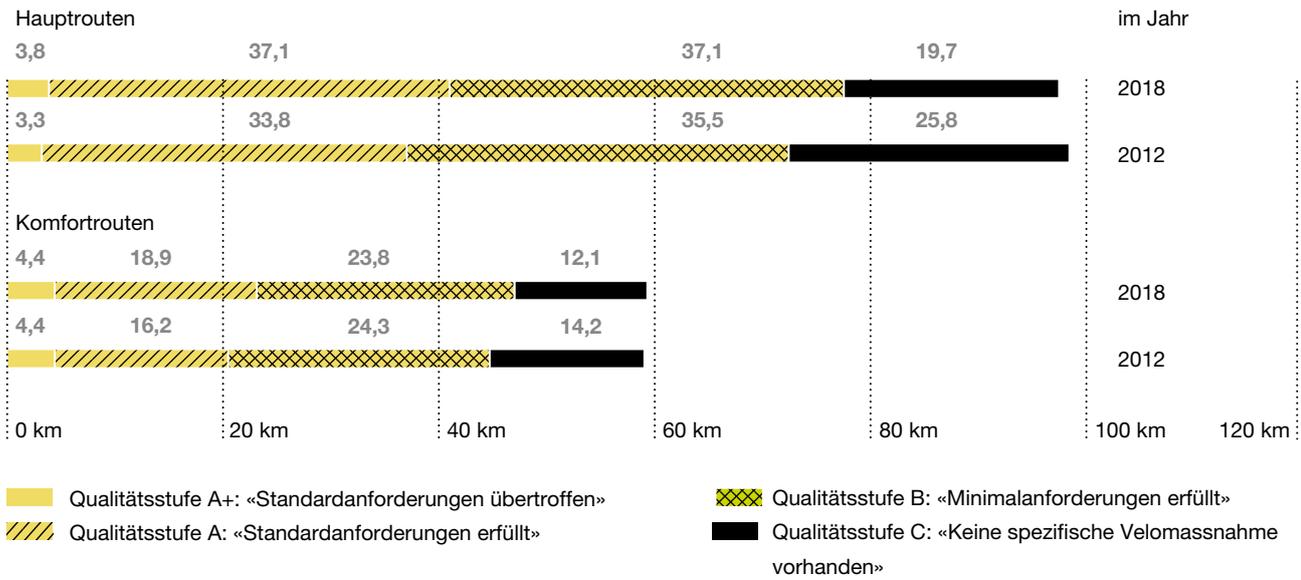
6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

	Seit 2012	Im Jahr 2018	
Neue Fusswege	9,1 km	1,7 km	Binzmühlestrasse (Verbreiterung und Aufwertung Trottoir, 0,5 km) Dachslernstrasse (neues Trottoir, 0,1 km) Juchstrasse (neues Trottoir, 0,2 km) Maienstrasse (neues Trottoir, 0,2 km) Schwamendingerstrasse (Aufwertung mit Baumreihen, 0,3 km) Spatzenweg (neue Wegverbindung, 0,2 km) Toblerstrasse (neues Trottoir, 0,2 km)
Neu gestaltete Plätze / aufgewertete Quartierzentren	39	5	Bleicherweg/Schanzengraben (Aufwertung Innenstadt) Fierzgasse (Aufwertung Quartierzentrum Langstrasse) Forchstrasse (Aufwertung Quartierzentrum Forchstrasse) Schaffhauserstrasse (Aufwertung Quartierzentrum Seebach) Stolzewiese (Aufwertung Quartierzentrum Rigiplatz)
Neue Begegnungszonen	46	8	Bahnhaldenstrasse/Höhenring Entlisbergstrasse Erikastrasse Gorwiden Meientalstrasse Pelikanstrasse

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



7 Qualität des Haupt- und des Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr¹



¹ Eine Detaillierung des Datensatzes aufgrund des regionalen Richtplans (Festsetzung im Juni 2017) reduziert die Gesamtlänge des Hauptrouthenetzes um einen Kilometer. Ein Effekt, der nicht mit einer effektiven Veränderung im Netz zusammenhängt. Details siehe «Velostandards Stadt Zürich» sowie «Stadtverkehr 2025» online.



Neues Trottoir Toblerstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

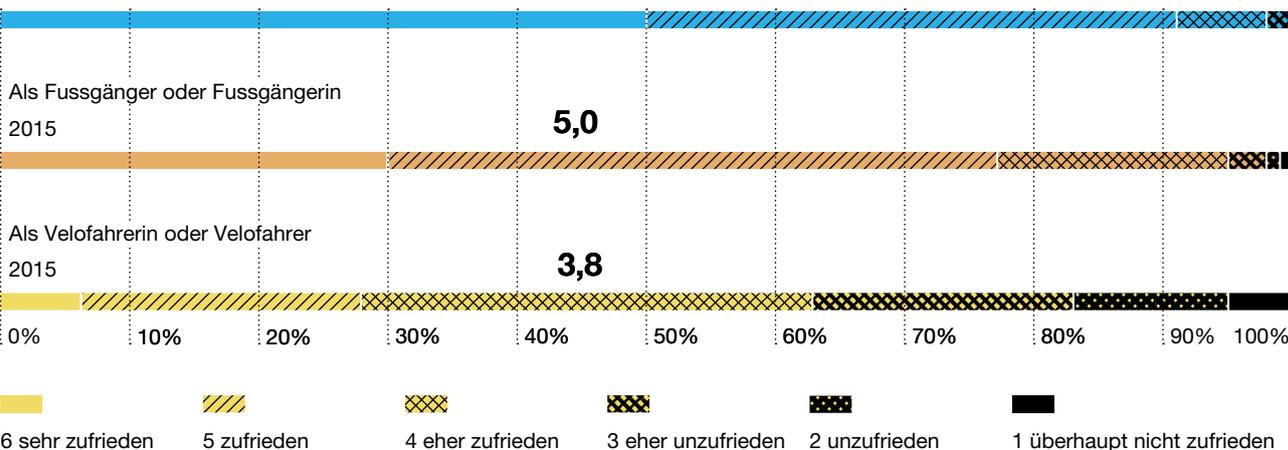
8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

Im Jahr 2015 wurde der öffentliche Verkehr mit den besten Noten beurteilt: Die Hälfte aller befragten Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher war sehr zufrieden, und 98 Prozent waren mindestens «eher zufrieden», wenn sie öffentliche Verkehrsmittel in Zürich nutzten. Ebenfalls gut wurde der Fussverkehr bewertet. Das Schlusslicht bildete der Veloverkehr, mit dem rund ein Drittel der Befragten unzufrieden war.

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität*

Als Fahrgast im ÖV
2015

5,4 Mittelwerte



* Keine neuen Daten verfügbar. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Kapazität für den MIV nicht erhöhen

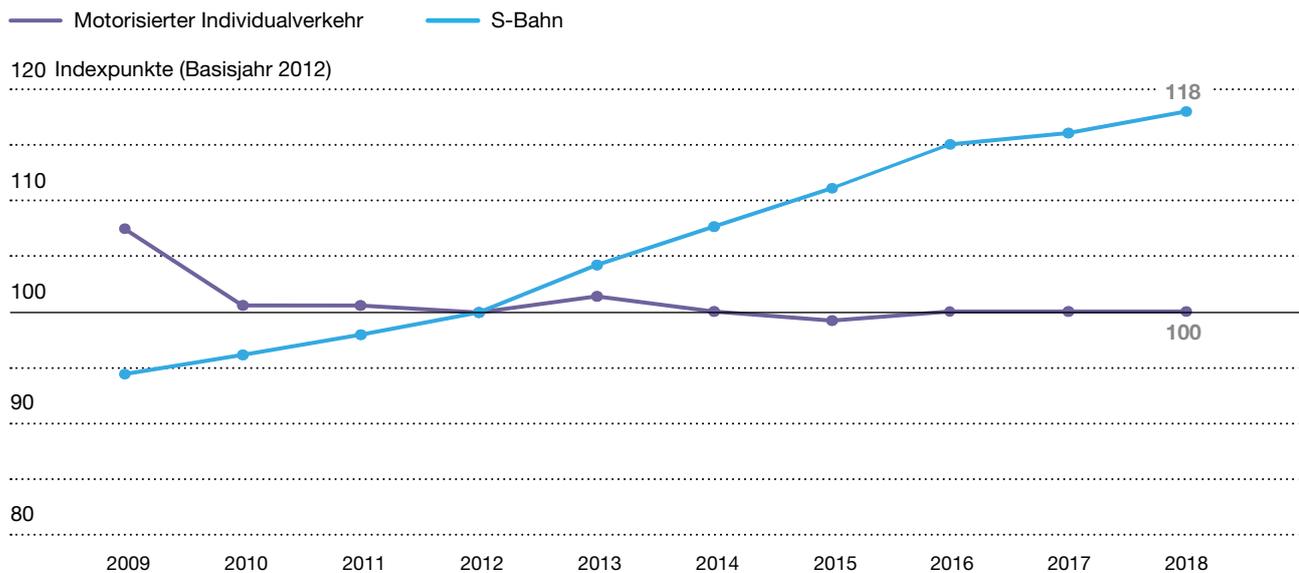
9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Das Verkehrswachstum an der Stadtgrenze wurde vollumfänglich vom öffentlichen Verkehr aufgefangen: Innerhalb der letzten sechs Jahre stieg dort die Anzahl der S-Bahn-Fahrgäste um 18 Prozent, während das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs trotz des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums konstant blieb.

9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2018 wurden keine Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert, welche die Kapazität des gesamten Strassenverkehrsnetzes für den motorisierten Individualverkehr erhöhen würden.

Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze

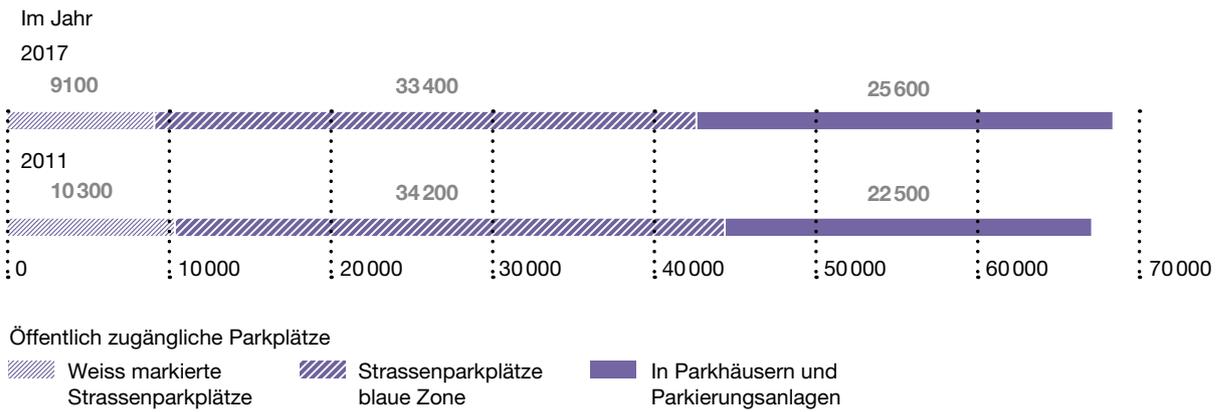


Grundlagen sind automatische Zählungen, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

10 Parkplatzangebot

Die Gesamtzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze war im Jahr 2017 gegenüber 2011 leicht höher. Neue Parkplätze wurden primär in Parkhäusern und Parkierungsanlagen geschaffen, z.B. in den Parkhäusern Hardturmpark (plus 145 Parkplätze) und City West (plus 67 Parkplätze). Die Strassenparkplätze in der blauen Zone wurden hauptsächlich in private Parkgaragen verlagert.

10 Parkplatzangebot*



* Keine neuen Daten verfügbar. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Blaue Zone Flühgasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

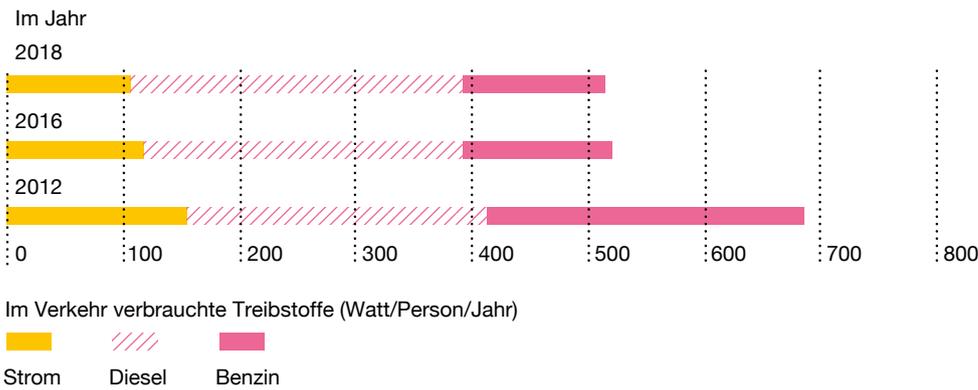
11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Der Primärenergiebedarf pro Person und Jahr im landseitigen Verkehr verändert sich seit dem Basisjahr 2012 kaum. Der in der Abbildung ersichtliche Rückgang im Vergleich zum Jahr 2012 ist auf eine Anpassung des Berechnungsmodells zurückzuführen.

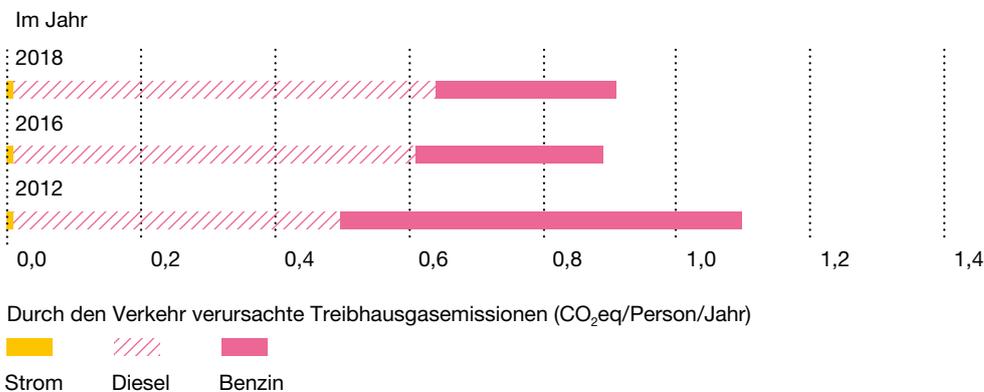
12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Die Treibhausgasemissionen pro Kopf und Jahr zeigen beim landseitigen Verkehr in den letzten Jahren keine nennenswerten Veränderungen. Der in der Abbildung ersichtliche Rückgang im Vergleich zum Jahr 2012 ist auf eine Anpassung des Berechnungsmodells zurückzuführen.

11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr¹



12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr¹



¹ Im Jahr 2015 wurde das Berechnungsmodell für den Endenergieverbrauch des Verkehrs angepasst. Zudem wurden die bisher verwendeten Verbrauchsfaktoren im Jahr 2016 aktualisiert. Die methodischen Veränderungen wurden für die Jahre 2016 und 2018 angewendet, wogegen das Jahr 2012 mit ursprünglicher Methode und Faktoren berechnet wurde. Das Basisjahr 2012 von «Stadtverkehr 2025» ist somit nicht mehr vergleichbar mit den Jahren 2016 und 2018. Die methodischen Veränderungen schlagen sich am stärksten in der Berechnung des Benzinverbrauchs nieder – Abweichungen von rund 30 Prozent sind festzustellen. Beim Dieselsonsum resultieren nur geringe Veränderungen. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

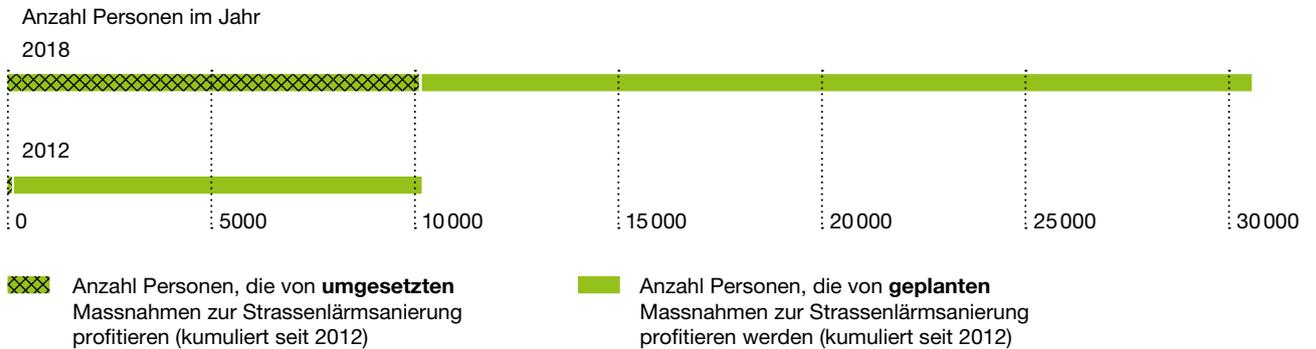
13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

In der Stadt Zürich wohnen rund 140 000 Personen in Liegenschaften mit übermässigem Strassenlärm. Zum Zweck der Strassenlärmsanierung wurden deshalb zahlreiche Geschwindigkeitsreduktionen geplant und beschlossen. Von diesen werden rund 30 000 Personen profitieren können.

Nachdem das Bundesgericht die Beschwerden gegen Tempo 30 im März 2018 vollumfänglich abgewiesen hat, wurden die verbleibenden Verfahren gegen Tempo 30 nach Ge-

richtsentscheiden nicht weitergezogen. So konnten weitere Tempo-30-Strecken umgesetzt werden – z.B. an der Breitensteinstrasse/Am Wasser. Daher konnten bis Ende 2018 mehr als 10 000 Personen von Strassenlärmsanierungsmassnahmen profitieren. Die Realisierung jener Abschnitte, bei denen grössere bauliche Anpassungen vorgesehen sind, benötigt mehr Zeit.

13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion



Die Zahl der Personen, die von der Einführung von Tempo 30 profitieren, hat zwischen 2012 und 2017 zugenommen. Einerseits aufgrund der Aufnahme weiterer Strassenabschnitte, andererseits wegen der Zunahme der Wohnbevölkerung (Neubauten, Bevölkerungswachstum). Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Geplante Temporeduktionen

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

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Die konstante leichte Reduktion der NO₂-Belastung seit 2009 an der gewählten Messstation setzt sich auch 2018 fort. Der an diesem Standort (Wohnquartier im Stadtzentrum an einer mässig befahrenen Strasse) gemessene Wert lag erstmals unter dem in der Luftreinhalteverordnung festgelegten Grenzwert von 30 µg/m³. An städtischen Hauptverkehrsachsen liegt die NO₂-Belastung nach wie vor weit über dem Grenzwert.

Bei den NO_x-Emissionen verursachte 2015 der MIV einen Anteil von etwa 45 Prozent. Die Feuerung in Haushalten war zusammen mit der Industrie und dem Gewerbe (inkl. Baugewerbe) für gut die Hälfte der Emissionen verantwortlich.

15 Verkehrssicherheit

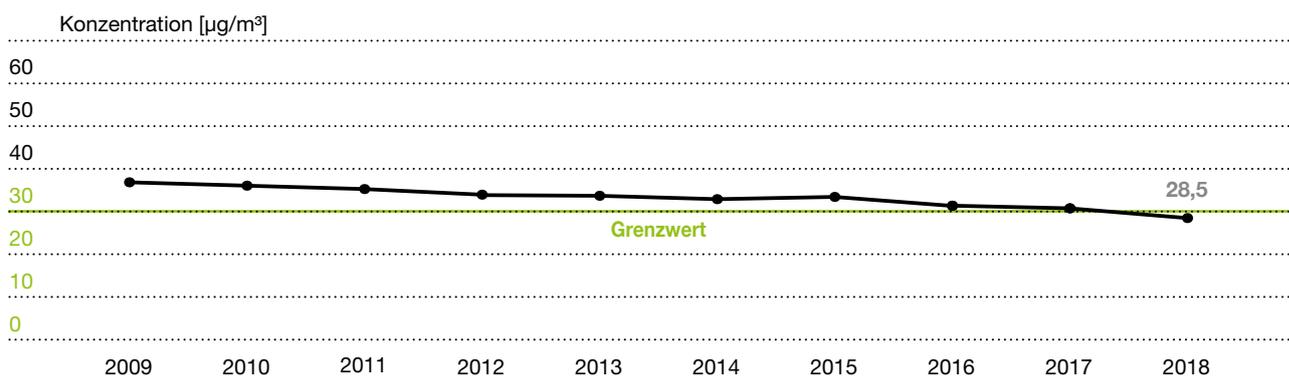
Die Gesamtanzahl verunfallter Personen bei polizeilich registrierten Verkehrsunfällen nahm seit dem Jahr 2012 insgesamt zu und lag im Jahr 2018 bei 1449 Personen. Nach wie vor wurden beim MIV mit 563 Personen am meisten Verunfallte

registriert, gefolgt von 541 verunfallten Velofahrerinnen und Velofahrern. Während im letzten Jahr die Unfallschwere leicht abnahm (von den mit dem Velo verunfallten Personen waren 90 schwer verletzt – gegenüber 110 Schwerverletzten im Jahr 2017), nahm die Anzahl der Verunfallten im Veloverkehr seit mehreren Jahren deutlich und überproportional zum Verkehrswachstum zu. Im Jahr 2018 war die Zunahme besonders hoch (plus 25 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr, plus 84 Prozentpunkte gegenüber dem Basisjahr 2012). Zunehmende Veloverkehrsmengen und diesen nicht genügende Infrastrukturen sowie Fehlverhalten und mangelnde Fahrzeugbeherrschung – auch von anderen Verkehrsteilnehmenden – sind Gründe dafür. Die starken Schwankungen bei den Verunfallten im Tram- und Busverkehr sind mit dem tiefen Niveau der Unfallzahlen zu erklären.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit

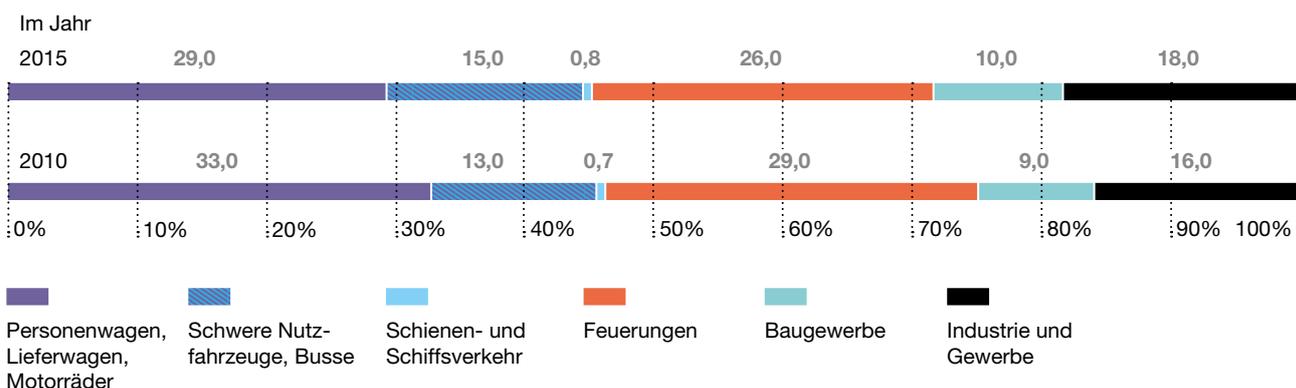
Die Verkehrssicherheit wurde von der Stadtbevölkerung im Jahr 2015 – wie auch schon in der Befragung im Jahr 2011 – insgesamt mit guten Noten bewertet.

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



Messstation Stampfenbachstrasse, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Quellen der NO_x-Emissionen*



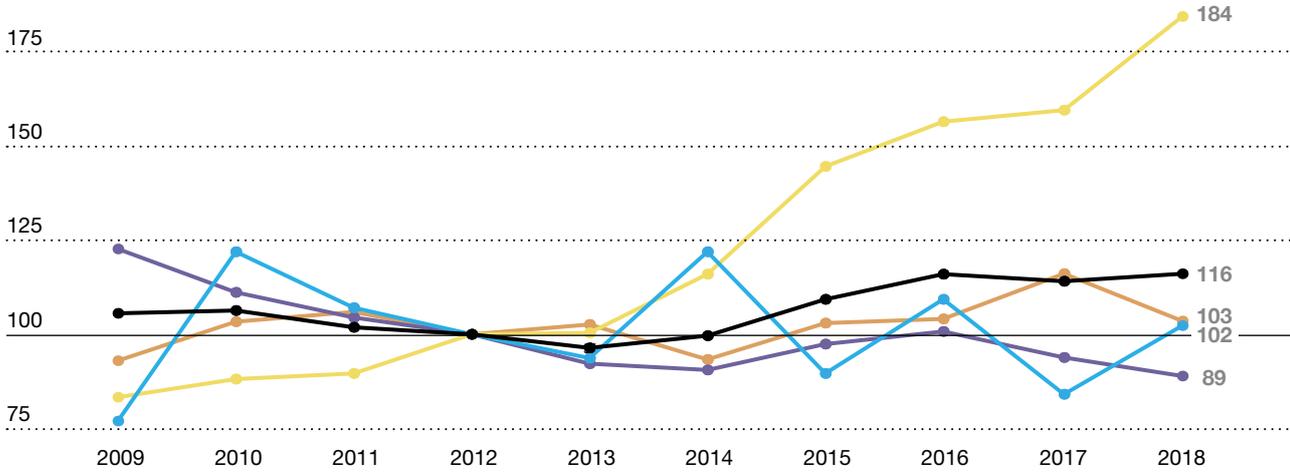
* Keine neuen Daten verfügbar. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



15 Verkehrssicherheit

— Gesamtzahl verunfallter Personen — MIV — Fussverkehr — Veloverkehr — Tram/Bus*

200 Indexpunkte (Basisjahr 2012)



Verunfallte Personen 2018

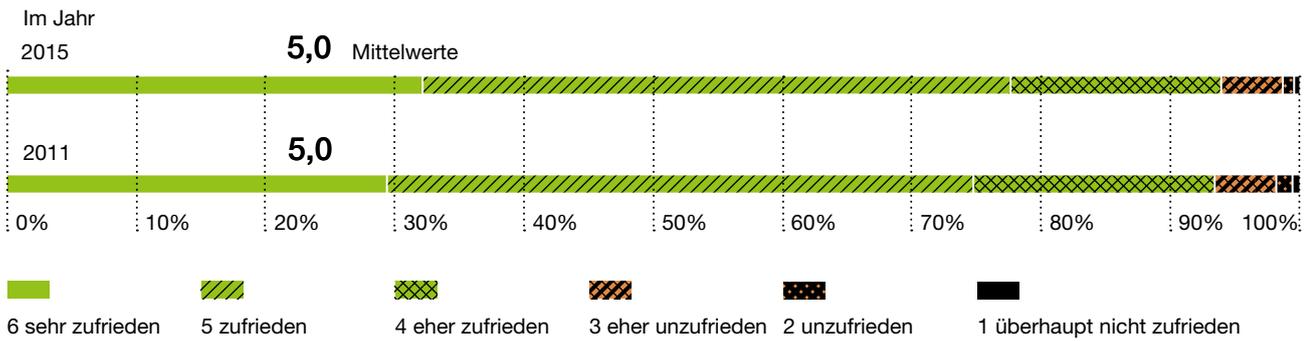
Gesamt	1449
MIV	563
Fuss	226
Velo	541
Tram/Bus	98**

** Aufgrund der geringen absoluten Anzahl verunfallter Personen bei Tram/Bus können zufällige Schwankungen in einzelnen Jahren zu extremen Indexwerten führen, die als einzelne Werte aber Zufälle bleiben und nicht als Trend interpretiert werden können.

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit*



* Keine neuen Daten verfügbar. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

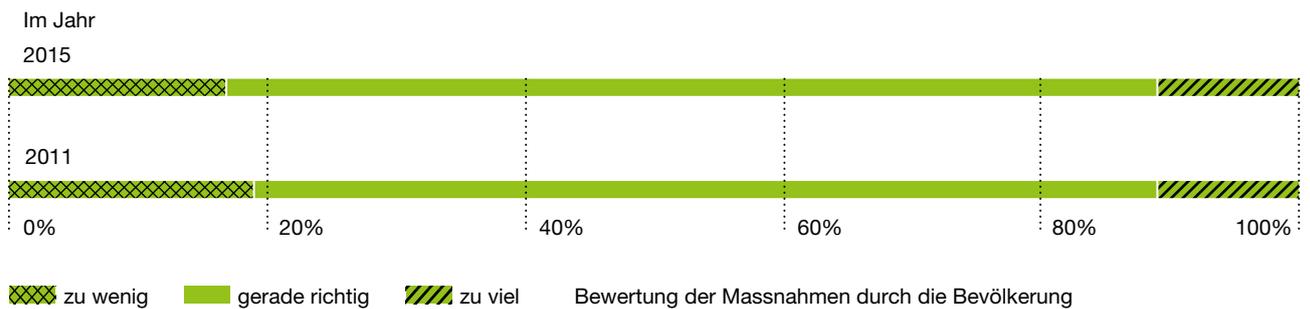


Qualität des öffentlichen Raums steigern

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität

Knapp drei Viertel der Zürcher Bevölkerung waren im Jahr 2015 mit den Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität zufrieden.

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität*



* Keine neuen Daten verfügbar. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.





Fazit

Zielerreichung

Die Stadt Zürich hat sich mit «Stadtverkehr 2025» ehrgeizige Ziele gesetzt, die bis zum Jahr 2025 erreicht werden sollen. Der Modalsplit, das heisst der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr auf Stadtgebiet, lag im Jahr 2015 bei vergleichsweise hohen 75 Prozent. Die nächste Erhebung wird im Jahr 2020 durchgeführt (Indikator 3, «Modalsplit»). Hingegen werden jährlich die Frequenzen und Verkehrsleistungen der Verkehrsmittel erhoben (Indikator 1, «Städtische Verkehrsentwicklung»). Diese Entwicklung zeigt auch im Jahr 2018 in die gewünschte Richtung: Während sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf gleichem Niveau einpendelt, nehmen Tram-/Bus-, Fuss- und Veloverkehr zu. Dazu beigetragen haben sicherlich das anhaltende Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze, aber auch der konstante Ausbau der Infrastrukturen und des Angebots sowie der steigende Anteil an E-Bikes und zunehmend autofreie Haushalte. Die Erfüllung der Übergangsbestimmung der Städteinitiative (Art. 124 Gemeindeordnung, Stadt Zürich), wonach der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr binnen zehn Jahren um 10 Prozentpunkte zu senken ist, bleibt trotzdem ambitioniert.

Insbesondere der Veloverkehr steigt weiter an. Im Jahr 2018 wurden an den Zählstellen 50 Prozent mehr Velofahrerinnen und Velofahrer als im Jahr 2012 gemessen. Besorgniserregend ist jedoch die Menge von 541 Personen, die mit dem Velo verunfallt sind. Das ist deutlich mehr als im Vorjahr (plus 25 Prozentpunkte) und eine Steigerung seit dem Jahr 2012 um insgesamt 84 Prozent. Die Verletzungsschwere nahm hingegen leicht ab. Der Handlungsbedarf ist gross. Deshalb lancierte der Stadtrat mit «Sicher Velo fahren» einen strategischen Schwerpunkt. Mit dem Programm «Velo sicuro» sollen Unfallherde erkannt und saniert werden (siehe Kapitel Aktionsplan).

Nach der Inbetriebnahme der Tramlinie 8 über die Hardbrücke im Dezember 2017 lag im Jahr 2018 der Schwerpunkt im öffentlichen Verkehr auf der Anbindung der Buslinien 70, 184 und 185 an den Bahnhof Wollishofen. Insgesamt verbessert sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs kontinuierlich. Bei den Fahrgästen der S-Bahn, welche die Stadtgrenze überqueren, ist der Effekt der Durchmesserlinie erkennbar: Die Anzahl nahm in den vergangenen drei Jahren deutlich

zu (Indikator 9, «Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze»). Die Pünktlichkeit ist eine Messgrösse der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs: Während die Trams meist pünktlich unterwegs sind, häufen sich die Verspätungen auf Bus- und Trolleybuslinien. Die Einbussen in der Pünktlichkeit widerspiegeln sich in einem merklichen Rückgang sowohl der Kundenzufriedenheit wie auch der Anzahl Fahrgäste in den Trolleybussen. Massnahmen, um die Pünktlichkeit zu verbessern, wurden im vergangenen Jahr eingeleitet.

Das Angebot für Fussgängerinnen und Fussgänger wurde 2018 verbessert: Die Aufwertungen in den Quartierzentren Schaffhauserstrasse in Seebach und Forchstrasse wurden fertiggestellt und acht neue Begegnungszonen eingerichtet. Diese Massnahmen tragen zur Aufwertung des Wohnumfelds in einer zunehmend dichter bebauten Stadt bei.

Das Bundesgericht entzog den Beschwerden gegen die geplante Einführung von Tempo 30 im Jahr 2017 die auf-schiebende Wirkung. Daraufhin wurde dieses Temporegime auf jenen Abschnitten signalisiert, auf denen keine Anpassungen im Strassenraum notwendig waren. Im vergangenen Jahr wurden die Beschwerden abgewiesen. Infolgedessen konnte die Umsetzung der Abschnitte mit Anpassungen im Strassenraum in Angriff genommen werden. Obschon die geplanten Abschnitte nun umgesetzt werden können, leben auch künftig noch viele Menschen an Strassen mit zu hohen Lärmimmissionen. Die Zielerreichung bleibt deshalb nach wie vor eine grosse Herausforderung.

Sowohl der Primärenergieverbrauch als auch die Treibhausgasemissionen pro Person im Verkehr auf Stadtgebiet blieben in den letzten Jahren praktisch unverändert. Damit ist keine Verbesserung in Richtung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität erkennbar. Da der Fortschritt ungenügend ist, wird die Zielerreichung bis 2025 neu als sehr kritisch eingestuft.

Die Einschätzung der Zielerreichung und der Entwicklung der einzelnen Indikatoren ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Aufgrund der Entwicklung der Indikatoren wird deren Fortschritt als gut, mässig oder nicht ausreichend beurteilt. Zudem wird eingeschätzt, ob ein Ziel bis 2025 erreichbar ist oder ob die Zielerreichung als kritisch oder sehr kritisch beurteilt wird.

ZIELERREICHUNG	ZIELE	INDIKATOREN	
	Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	1 Städtische Verkehrsentwicklung	
		2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln	
		3 Modalsplit	
	Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern	4 ÖV-Angebot	
		5 Pünktlichkeit des ÖV	
		6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen	
		7 Qualität des Haupt- und des Komfortroutennetzes 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	

AKTIONSPLAN UND FORTSCHRITT 2018

Was planen und realisieren wir?

Strategische Planungen



VBZ-Netzentwicklungsstrategie

Künftige Verkehrsnachfrage durch den öffentlichen Verkehr bewältigen und dadurch Quartiere entwickeln, Attraktivität erhöhen und Emissionen verringern



Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen

Attraktivität des öffentlichen Raums für den Fuss- und den Veloverkehr erhöhen sowie die Zugänge zum See verbessern



Masterplan und Bauprogramm Velo

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



Mobilitätsmanagement

Mobilitätsberatungen sowie Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien für eine stadtverträgliche Mobilität



Strassenlärmsanierung

Lärmschutz der Wohnbevölkerung durch den Überlandpark, Temporeduktionen sowie durch weitere Massnahmen an der Quelle

Massnahmen

Tramverbindung Affoltern	Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden	Veloroute Sihl-Limmat mit Veloquerung und -station unter dem HB	Mobilitätsmassnahmen Stadtverwaltung	Überlandpark (Einhausung Schwamendingen)
Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahnhof)	Aufwertung Quartierzentrum Morgental	Veloroute Seebecken		Tempo 30 auf kommunalen Strassen
Attraktivitätssteigerung Buslinie 31	Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse	Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse-Talstrasse		Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen
Umstellung Linien 69, 80 und 83 auf Trolleybusbetrieb	Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai)	«Fil bleu» Glattal		Teststrecken lärmarme Beläge
Umstellung verschiedener Standard- und Quartierbuslinien auf Batteriebetrieb	Ausbau Unterführungen Wollishofen	Sihlquerung Velo beim HB (Gessnerbrücke)		
Verlängerung Buslinien 70/184/185 bis Bahnhof Wollishofen	Aufwertung Seezugang Tiefenbrunnen (SBB-Unterführung)	Sihlcity-Velosteg		
Angebotsausbau Buslinie 83	Sanierung Mischflächen Fuss-/Veloverkehr	Velostation Stadelhofen		
Angebotsausbau ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist		Velo sicuro		
Zuverlässigkeit Tram und Bus verbessern		Veloroute		
Angebotsausbau ÖV im Hochschulgebiet Zürich Zentrum		Affoltern-Oerlikon		



2018 in den Betrieb übergegangene Massnahmen



2018 neu hinzugekommene Massnahmen

Der Aktionsplan enthält Massnahmen, die einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung von «Stadtverkehr 2025» leisten. Sie sind in verschiedenen strategischen Planungen verankert und werden von der Stadt mit hoher Priorität weiterentwickelt. Eine detaillierte Beschreibung kann dem «Stadtverkehr 2025» online entnommen werden.



Parkraumplanung und -bewirtschaftung

Reduktion der Anzahl Autofahrten sowie Nutzung frei gewordener Strassenflächen zugunsten anderer Bedürfnisse und Aufwertungen des öffentlichen Raums



Verkehrsmanagement

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



Zugänglichkeit Bahnhöfe

Sicherer und komfortabler Zugang zu den innerstädtischen Bahnhöfen für den Fuss- und den Veloverkehr



Gewerbe- und Güterverkehr

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



Smart Mobility

Förderung einer stadtverträglichen und ressourcenschonenden Mobilität mit innovativen Lösungen mittels Vernetzung und Partizipation sowie durch die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung

Kompensation Parkplätze blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze

Flüssiges Velofahren – Bevorzugung an ausgewählten Knoten
 Busbeschleunigung Wehntalerstrasse
 Erreichbarkeit der Trams für den Fussverkehr steuern

Kurzfristiges Optimierungspaket im Umfeld der SBB- und SZU-Bahnhöfe
 Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten



Optimierung von Güterumschlagflächen
 Förderung der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr

Pilotprojekt VBZ FlexNetz
 Multimodale Mobilitätsplattform





Nach der Inbetriebnahme der Tramverbindung über die Hardbrücke im Dezember 2017 – sie wird nun nicht mehr im Aktionsplan aufgeführt – stehen bereits weitere Netzergänzungen an. Die erste Etappe der Limmattalbahn ergänzt das Tramnetz in Zürichs Westen. Die Linie 2 wird vom Farbhof bis nach Schlieren verlängert. Die Bauarbeiten schreiten planmässig voran, sodass dieser neue Streckenabschnitt im Herbst 2019 in Betrieb genommen werden kann. Für das Tram Affoltern läuft die Vorprojektierung.

Im Herbst 2018 wurde auf der Hohlstrasse zwischen der Hard- und der Duttweilerbrücke eine elektronische Busspur in Betrieb genommen. Die Busspur liegt in der Strassenmitte und wird in beide Richtungen befahren. Eine Lichtsignalanlage regelt den sicheren Betrieb. Diese elektronische Busspur unterstützt die Fahrplanstabilität der Trolleybuslinie 31.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurden die Betriebszeiten der Buslinie 83 ausgedehnt. Des Weiteren wurden die Buslinien 70, 184 und 185 bis zum Bahnhof Wollishofen verlängert. Dadurch profitieren die Stadtquartiere Leimbach und Entlisberg von einem direkten Anschluss an die S-Bahn. Darüber hinaus kommen nun auch Fahrgäste aus diversen Adliswiler Quartieren ohne Umsteigen bis zum Bahnhof Wollishofen.

Seit 80 Jahren fahren Trolleybusse in der Limmatstadt. Die Buslinien 69 und 80 sollen elektrifiziert werden und neu

als Batterietrolleybusse verkehren. Die Mitfinanzierung des Bundes wurde mittlerweile vom Nationalrat bestätigt. Ebenso sollen die Fahrzeuge der Buslinie 83 auf Batterietrolleybusse umgestellt werden. Da die bestehende Infrastruktur genutzt werden kann, sind keine zusätzlichen Fahrleitungen erforderlich.

Bisweilen wurden alle notwendigen Vorbereitungen getroffen, um die Batterietechnologie schrittweise auch bei herkömmlichen Buslinien einzusetzen: Schon bald sollen auf diversen Linien Batteriebusse verkehren – auf den Linien 66 und 78 sowie auf den Quartierbuslinien 35, 38, 39, 73 und 307. Diese Massnahmen wurden im Berichtsjahr 2018 neu in den Aktionsplan aufgenommen.

Ebenfalls neu im Aktionsplan ist die Verbesserung der Zuverlässigkeit von unpünktlichen Buslinien, indem Anpassungen im Strassenraum und/oder im Betrieb umgesetzt werden. In dieser Massnahme wird ebenfalls darauf geachtet, dass die Zuverlässigkeit der Tramlinien gehalten und wo möglich auch verbessert wird.

Des Weiteren wird das Hochschulgebiet in Zürichs Zentrum in den nächsten Jahren ausgebaut. Das ÖV-Angebot soll der geplanten Entwicklung folgen und ausgebaut werden. Hierfür wurden Massnahmen für die ÖV-Erschliessung konkretisiert und in den Aktionsplan aufgenommen.



Buslinie 70 am Bahnhof Wollishofen. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich



Der im September 2017 vom kantonalen Stimmvolk angenommene neue Artikel 104 der Kantonsverfassung entfaltete im vergangenen Jahr erstmals seine Wirkung. Bei diversen Strassenbauprojekten musste eine zusätzliche Planungsphase eingeschaltet werden. Diese ist erforderlich für den Nachweis, dass die Kapazität des Strassennetzes für den motorisierten Privatverkehr gewährleistet bleibt. Betroffen sind auch Projekte des Aktionsplans. Die Arbeiten zur Neugestaltung des Quartierzentrums Morgental (u.a. Einrichten einer einseitigen Kaphaltestelle) schritten planmässig voran. Aufgrund des neuen Artikels in der Kantonsverfassung verschiebt sich der Baubeginn ins nächste Jahr. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit im Projekt zur Aufwertung der Riviera (Utoquai/Limmatquai) wurde eingeleitet. Diese Abklärungen wurden bei der Aufwertung der Uraniastrasse respektive der Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse bereits vorgenommen. Die Planauflage ist aufgrund eines politischen Vorstosses verzögert.

Das Strassenprojekt für die Aufwertung des Quartierzentrums Albisrieden wurde im Jahr 2017 öffentlich aufgelegt. Die eingegangenen Einsprachen sind nach wie vor hängig, was die Umsetzung weiter verzögert.

Im Sommer 2018 begannen die Bauarbeiten zum Ausbau der Unterführung beim Bahnhof Wollishofen. Sie sollen noch bis im Herbst 2019 dauern. Für die Verbreiterung der Unterführung beim Gemeinschaftszentrum Wollishofen (Bachstrasse) wurden diverse Abklärungen zum Bauverfahren

unternommen. Bei der Unterführung Strandbadweg schritten die Projektierungsarbeiten planmässig voran. Auf der anderen Seeseite wurde für die Aufwertung des Seezugangs Tiefbrunnen eine Machbarkeitsstudie ausgelöst.

Aus der Analyse zur Sanierung von Mischflächen Fuss-/Veloverkehr gehen knapp 80 Örtlichkeiten hervor, bei denen die gemeinsamen Flächen zu schmal oder unzureichend signalisiert sind. Oder es fehlen teilweise taktile Trennungen, die von Sehbehinderten eindeutig erkannt werden können. An sechs Abschnitten konnten umgehend Verbesserungen umgesetzt werden. Neu werden die Velofahrerinnen und Velofahrer an der Freiestrasse und auch an der Seestrasse im Bereich des Bahnhofs Wollishofen auf der Fahrbahn geführt anstatt wie vorher auf dem Trottoir resp. durch den Wartebereich der Tramhaltestelle. Bei den übrigen Örtlichkeiten sind weitere Untersuchungen notwendig oder es müssen bauliche Anpassungen vorgenommen werden.

Die Stadt Zürich platzierte im Jahr 2018 auf einzelnen Quartierplätzen mobile Gestaltungselemente wie Bänke, Tische und Pflanzbeete – «Piazza Pop-up» genannt. Sie sollen zum Verweilen einladen und mehr Grün in den öffentlichen Raum bringen. Diese temporären Aufwertungsmassnahmen wurden gemeinsam mit der lokalen Bevölkerung durchgeführt, um eine Inanspruchnahme wenig genutzter Flächen zu fördern. Gleichzeitig sollen Erkenntnisse für eine künftige Gestaltung gesammelt werden.



«Piazza Pop-up» am Dammsteg. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Fortschritte 2018 «Masterplan und Bauprogramm Velo»

Im Jahr 2018 wurden an einzelnen Abschnitten Verbesserungen des Komfort- und des Haupttroutennetzes umgesetzt, u.a. an der Binzmühlestrasse (Birch- bis Kugeliloostrasse), an der Werdstrasse und an der Albisstrasse. Entlang der Veloroute Sihl-Limmat wurden auf dem Sihlquai in beide Richtungen Velostreifen markiert, dadurch konnten vor dem Bauprojekt kurzfristig Verbesserungen für den Veloverkehr erreicht werden. Analog wurden auf einem Teilabschnitt der Veloroute Seebecken kurzfristig Verbesserungen erzielt, indem im Mythenquai Velostreifen markiert wurden. Die Umsetzung der durchgängigen Veloroute Seebecken hinkt aufgrund von Projektanpassungen und -überprüfungen dem ursprünglichen Zeitplan hinterher.

Die Planungsarbeiten zur Nutzung des Stadttunnels wurden vorangetrieben. Die Projektierung der Verbreiterung der Gessnerbrücke schritt planmässig voran. Das Vorprojekt kann demnächst abgeschlossen werden.

Für den Abschnitt Talstrasse der innenstadtquerenden Veloroute wurde eine Verkehrsstudie durchgeführt, um die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr gemäss Artikel 104 der Kantonsverfassung nachzuweisen.

Der Projektierungsstart für den «Fil bleu» verzögert sich weiter. Die notwendige Machbarkeitsstudie und die Festlegung des Gewässerraums lagen bislang nicht vor. Die Projektierung für den Velosteg beim Sihlcity wurde aufgenommen. Die Umsetzung kann jedoch erst nach dem Bau des Hochwasserableitungsprojekts der Sihl gestartet werden.

Für den Bau der neuen Velostation Stadelhofen wurde das Vorprojekt abgeschlossen. Die Velostation an diesem wichtigen städtischen Umsteigepunkt wird zusammen mit dem neuen Geschäftshaus erstellt.

Im Berichtsjahr 2018 wurden zwei neue Massnahmen in den Aktionsplan aufgenommen. «Velo sicuro» verfolgt das Ziel, die Velosicherheit zu erhöhen, und trägt dazu bei, den Strategieschwerpunkt des Stadtrats «Sicher Velo fahren» umzusetzen. Die identifizierten Velounfallherde wurden untersucht, die Massnahmen zur Entschärfung befinden sich in der Erarbeitung.

Als zweite neue Massnahme wurde die Aufwertung der Veloroute zwischen den Bahnhöfen Affoltern und Oerlikon in den Aktionsplan aufgenommen.



Velostreifen Sihlquai. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Im Rahmen des Beratungsprogramms «Impuls Mobilität» wurden im Jahr 2018 dreissig Impulsberatungen und vier vertiefte Beratungen bei diversen Zielgruppen bedürfnisgerecht durchgeführt. Der Mobilitätslunch «Mobilitätsaspekte in einer 2000-Watt-Siedlung» wurde sehr gut besucht und die Rückmeldungen waren positiv. Die Lernapplikation «MobXpert» für Jugendliche wurde verbessert.



Die Vorbereitungsarbeiten für den Bau der Einhausung Schwamendingen (Überlandpark) wurden planmässig abgeschlossen, sodass im März 2019 der Spatenstich erfolgen konnte. Die Bauarbeiten werden etwa sechs Jahre dauern. Danach werden die Anwohnerinnen und Anwohner entlang des neuen Bauwerks deutlich vom Lärm entlastet sein.

Die beim Bundesgericht vorgebrachten Beschwerden gegen diverse Geschwindigkeitsreduktionen von 50 auf 30 km/h auf kommunalen und überkommunalen Strassen wurden abgewiesen. In der Folge wurden auch die Beschwerden, die bei anderen Instanzen hängig waren, nicht weitergezogen. Deshalb konnten im Jahr 2018 zahlreiche Strecken neu signalisiert werden, bei denen keine baulichen Massnahmen notwendig waren. Einzelne Strecken, bei denen der bauliche Eingriff klein war oder provisorische Massnahmen möglich waren, wurden ebenfalls im Jahr 2018 umgesetzt – z.B. auf der Langstrasse im Abschnitt Zollstrasse bis Limmatplatz. Die Projektierungen für die Strecken mit weitergehenden baulichen Massnahmen wurden aufgenommen.

Da von den bisherigen Massnahmen zur Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion lediglich rund 30 000 der etwa 140 000 Betroffenen profitieren werden, hat der Stadtrat den Auftrag für die Ausweitung der Strassenlärmsanierung erteilt. Dadurch soll die überwiegende

Mehrheit der Betroffenen von übermässigem Strassenlärm entlastet werden. Gestützt auf die jüngsten Gerichtsentscheide steht hierfür nach wie vor Tempo 30 statt 50 im Vordergrund. Diese Massnahme ist wirksam, kostengünstig und weist wertvolle Synergien auf wie z.B. die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Neben kommunalen Strassen und Quartierzentren sollen vermehrt auch überkommunale Strassen ins Tempo-30-Regime eingebunden werden. Entlang dieser stark belasteten Strassen wohnen verhältnismässig viele Menschen mit Lärmbelastungen bis über den Immissionsgrenzwert hinaus.

Als weitere Massnahme an der Quelle testet die Stadt Zürich lärmarme Beläge. Im vergangenen Jahr wurden in der Friesenberg-, der Wallisellen- und der Witikonstrasse solche Beläge eingebaut. Rund 1000 Bewohnerinnen und Bewohner erfahren dadurch Lärminderungen. Die zu Testzwecken eingebauten Beläge werden periodisch hinsichtlich ihrer Wirkung und Lebensdauer überprüft.

Weiter wurde im Berichtsjahr an vier Strassenabschnitten für drei Monate das Tempo in der Nacht auf 30 km/h gesenkt. Aus diesem Versuch konnten erfreuliche Erkenntnisse gewonnen werden: Tiefere Lärmbelastungen wurden gemessen und wahrgenommen. Die Massnahme wird von Anwohnerinnen und Anwohnern begrüsst.



Tempo 30 Langstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Fortschritte 2018 «Parkraumplanung und -bewirtschaftung»

Im Berichtsjahr 2018 wurde nur eine geringe Anzahl Blaue-Zone-Parkplätze aufgrund neu erstellter Pflichtparkplätze kompensatorisch aufgehoben. Die Pilotphase wurde Ende 2018 abgeschlossen. Die systematische Umsetzung erfolgt ab 2019.



Fortschritte 2018 «Verkehrsmanagement»

Im Rahmen der Massnahme «Flüssiges Velofahren – Bevorzugung an ausgewählten Knoten» wurden an vier Knoten Bevorzugungen für das Velo umgesetzt: Badener-/Zypressenstrasse, Zurlinden-/Zweierstrasse, Kehlhof-/Brinerstrasse und Uraniastrasse im Abschnitt Seidengasse bis Nüscherstrasse. Verbesserungen an anderen Knoten wurden in laufende Strassenbauprojekte eingebracht.

Zur Beschleunigung der Busse auf der Wehntalerstrasse werden Busspuren eingerichtet. Das Vorprojekt wurde abgeschlossen. Die Umsetzung soll im Jahr 2019 starten.

Die im Jahr 2018 vorgenommene Untersuchung, wie die Erreichbarkeit der Trams für den Fussverkehr verbessert werden kann, hat rund 20 Örtlichkeiten identifiziert. An 13 dieser Orte wurden bereits Verbesserungen vorgenommen, um die gefährlichen Situationen zu entschärfen (z.B. am Helvetiaplatz, siehe Foto unten). Beim Rest sind vertiefte Abklärungen oder bauliche Anpassungen notwendig.



Tramhaltestelle Helvetiaplatz. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Um für den Fuss- und den Veloverkehr sichere und komfortable Zugänge zu den städtischen Bahnhöfen zu erreichen, wurden diverse Optimierungen vorgenommen. Im Jahr 2018 wurden zum Beispiel die Veloabstellplätze unter der Hardbrücke zu einer Doppelstockanlage erweitert. Die Kleinmassnahmen sind weitgehend umgesetzt, grössere Vorhaben in Bauprojekte integriert.

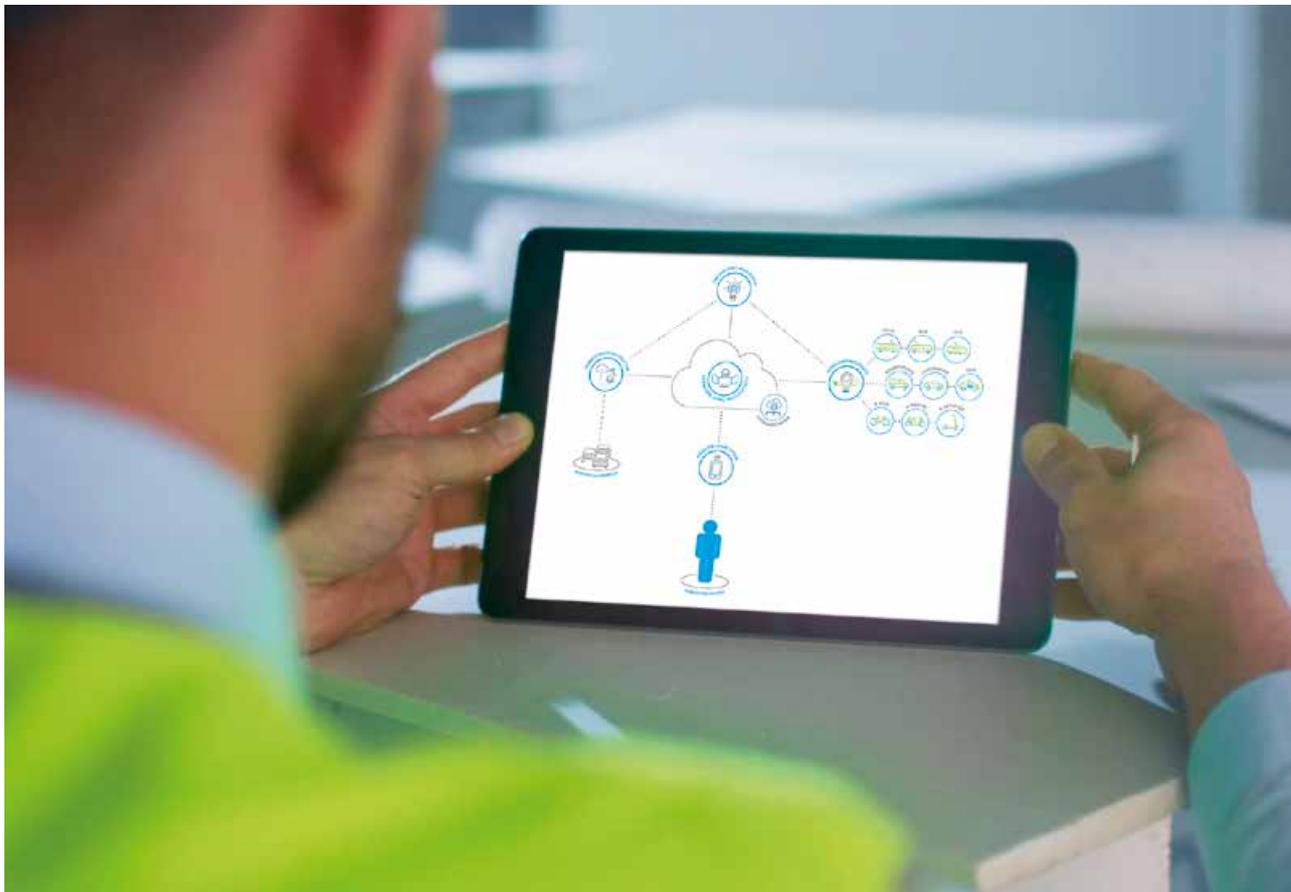
Mit der Verbreiterung der westseitigen Unterführung beim Bahnhof Altstetten wird erst nach dem Bau der Limmattalbahn begonnen, d.h. frühestens im Jahr 2023.

Die Zusammenarbeit mit Unternehmen, die grösseren Lieferverkehr auslösen oder betreiben, wurde weitergeführt. Die Stadt hat sich an der Erarbeitung der Studie des Kantons zum Güterverkehr beteiligt.



Bahnhof Wiedikon. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Gesellschaftliche und technische Trends wie Sharing Economy, Individualisierung, Multimodalität, digitale Buchungsplattformen, Elektromobilität und automatisiertes Fahren verändern den Mobilitätsmarkt bereits heute. Im Rahmen der Strategie «Smart City» lanciert die Stadt Zürich «Smart Mobility» als neue strategische Planung und nimmt zugleich zwei Massnahmen in den Aktionsplan auf: «Pilotprojekt VBZ Flex-Netz» sowie «Multimodale Mobilitätsplattform». Nachdem der Stadtrat im vergangenen November das Pilotprojekt FlexNetz zuhanden des Gemeinderats beantragt hatte, startete die Beratung im Gemeinderat. Frühestens im Jahr 2020 ist die Aufnahme des Pilotbetriebs vorgesehen. Die multimodale Mobilitätsplattform wurde vom Stadtrat ebenfalls im vergangenen Jahr bewilligt. Die Beschaffungsarbeiten sind im Gange.



FAZIT UND AUSBLICK

Die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel entsprach auch im Jahr 2018 den Zielen: Der öffentliche Verkehr – S-Bahn und Tram/Bus – nahm auf hohem Niveau weiterhin leicht zu und die Velofrequenzen stiegen gar um über vierzehn Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr. Dazu trugen verschiedene Faktoren bei: das Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in der Stadt, der Ausbau der Infrastruktur und des Angebots, die gute Witterung und Faktoren im Umfeld, wie individuelle Verhaltensänderungen, neue Sharing-Angebote, steigender E-Bike-Anteil oder zunehmend autofreie Haushalte. Gleichzeitig blieben trotz ungebremsstem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum die Frequenzen im motorisierten Individualverkehr auf Stadtgebiet konstant. Dank umgesetzter Temporeduktionen konnten Fortschritte zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor übermässigem Verkehrslärm erzielt werden. Nach wie vor ist jedoch ein Drittel der Bevölkerung übermässigen Lärmbelastungen ausgesetzt.

Grosse Herausforderungen sind die Sicherheit der Velofahrenden sowie die Pünktlichkeit der Busse und Trams. Mit dem Strategieschwerpunkt «Sicher Velo fahren» legt der Stadtrat den Fokus auf Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Veloverkehr. Dafür wurde das Projekt «Velo sicuro» gestartet und in den Aktionsplan aufgenommen. Herausfordernd ist auch die rasante Entwicklung «geteilter» stationsloser Fahrzeuge wie z.B. E-Trottinette, die im vergangenen Jahr so richtig in Fahrt gekommen ist und die Stadt Zürich seither intensiv beobachtet. Deshalb wurde Anfang 2019 eine Bewilligungspflicht für den stationslosen Fahrzeugverleih eingeführt. Bislang wurden schon viele Gesuche gestellt und auch bewilligt.

Neu im Aktionsplan sind auch Massnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit der städtischen Buslinien sowie ein Konzept zum Ausbau des ÖV-Angebots im Hochschulgebiet Zürich Zentrum, wo umfangreiche Erweiterungen der beiden Hochschulen und des Universitätsspitals geplant sind.

Die Annahme der kantonalen Verfassungsänderung, wonach der Kanton für ein leistungsfähiges Strassennetz für den motorisierten Privatverkehr zu sorgen und eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen hat, zeigte erste Auswirkungen. In diversen laufenden Strassenprojekten musste eine zusätzliche Planungsphase eingeschaltet werden, um die notwendigen Untersuchungen durchzuführen.

Der Stadtrat hat im Jahr 2018 die «Smart City»-Strategie für Zürich definiert und dazu folgende strategische Schwerpunkte für die nächsten Jahre gesetzt: «Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität», «Digitale Stadt» und «Smarte Partizipation». Neu wird die strategische Planung «Smart Mobility» in das Programm «Stadtverkehr 2025» aufgenommen. Innovative Anwendungen und Pilotprojekte, eine clevere Vernetzung und smarte Partizipation im Bereich Mobilität sowie neue Möglichkeiten der Digitalisierung sollen dazu beitragen, die Vision einer stadtverträglichen Mobilität in Zürich zu verwirklichen.



Stolzewiese. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Massnahmen des Aktionsplans

«Stadtverkehr 2025», Stand 2018

1	Tramverbindung Affoltern Birchstrasse: 16 000 Reisende/Tag (nur Tram)
2	Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahn) Grimselstrasse: 20 000 Reisende/Tag
3	Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Eigentrassierung Kanonengasse: 16 000 Reisende/Tag
4	Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Bevorzugung im Zeltweg Kreuzplatz: 4 500 Reisende/Tag Richtung Kunsthaus
5	Elektrifizierung Buslinie 80 mehr Kapazität, weniger CO ₂ ; Rautstrasse: 9 000 Reisende/Tag; Lärchenhalde: 12 000 Reisende/Tag
6	Elektrifizierung Buslinie 69 mehr Kapazität, weniger CO ₂ ; Weihersteig: 9 000 Reisende/Tag
7	Angebotsausbau und Elektrifizierung Buslinie 83 mehr Kapazität; Hardbrücke: 10 000 Reisende/Tag
8	Angebotsausbau ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist bessere Anbindung des Entwicklungsgebiets
9	Kapazitätsausbau Tram im Hochschulgebiet Zürich Zentrum dichterer Fahrplan für die zentralen Einrichtungen der ETH, der Uni und des Universitätsspitals
10	Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit
11	Aufwertung Quartierzentrum Morgental Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit
12	Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse mehr Attraktivität für Fussverkehr an zentraler Lage
13	Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai) mehr Platz für Fussverkehr und eigene Fahrspur für den Veloverkehr
14	Ausbau Unterführungen Wollishofen bequem und sicher zu Fuss direkt an den See
15	Aufwertung Seezugang Tiefenbrunnen (SBB-Unterführung) bequem und sicher zu Fuss direkt an den See
16	Veloverkehrung und -station unter dem Hauptbahnhof Lückenschluss mit 1 100 Abstellplätzen
17	Veloroute Sihl-Limmat sichere stadtquerende Verbindung
18	Sihlquerung Velo beim Hauptbahnhof (Gessnerbrücke) direkte, komfortable Verbindung zwischen City und Stadttunnel
19	Veloroute Seebecken durchgehender Veloweg von der Roten Fabrik bis zum Seefeldquai
20	Veloroute Löwenstrasse/Talstrasse durchgehende und sichere Innenstadtquerung
21	Veloroute Affoltern-Oerlikon durchgehende und sichere Veloverbindung zwischen den Bahnhöfen Affoltern und Oerlikon
22	«Fil bleu» Glattal Eine neue Velo- und Fussverkehrsachse entlang der Glatt verbindet die Gemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Zürich
23	Sihlcity-Velosteg direkte, komfortable Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Enge-Quartier
24	Velostation Stadelhofen zusätzlich etwa 1 000 Abstellplätze
25	Überlandpark (Einhausung Schwamendingen) ca. 5 000 Personen profitieren von der Lärmsanierung
26	Busbeschleunigung Wehntalerstrasse Glaubtenstrasse: 16 500 Reisende/Tag (Buslinien 32/61/62)
27	Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten Kapazitätserhöhung für Umsteigende

Dargestellt sind nur die Massnahmen des Aktionsplans, die sich örtlich zuweisen lassen. Eine Übersicht über alle Massnahmen befindet sich auf den Seiten 26/27.



-  VBZ-Netzentwicklungsstrategie
-  Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen
-  Masterplan und Bauprogramm Velo
-  Strassenlärmsanierung
-  Verkehrsmanagement
-  Aufwertung Bahnhöfe
-  Attraktivitätssteigerung öffentlicher Raum
-  Bahnhöfe mit kurzfristigen Optimierungen
-  Massnahmen für den ÖV
-  Massnahmen für den Veloverkehr

