



Stadtverkehr 2025

Bericht 2020

Inhalt

Vorwort	3
Im Fokus	4
Zielerreichung	6
Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	6
Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern	8
Kapazität für den MIV nicht erhöhen	13
2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	15
Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	16
Qualität des öffentlichen Raums steigern	21
Fazit Zielerreichung	22
Aktionsplan und Fortschritt 2020	24
Fazit und Ausblick	34
Übersichtskarte Massnahmen Aktionsplan	35

«Stadtverkehr 2025» online

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

Vorwort

zum neunten Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Auch dieses Vorwort kommt um das Thema Corona nicht herum. Die Auswirkungen der Pandemie auf den Verkehr in der Stadt waren immens. Die monatelange Homeofficepflicht, eingeschränkte Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten sowie abgesagte Kultur- und Sportveranstaltungen, aber auch die Angst, sich in öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Virus anzustecken, veränderten die Zusammensetzung des Verkehrs und dessen Aufkommen stark. In der Stadt Zürich sank das absolute Verkehrsaufkommen beim ÖV um 30 Prozent, beim MIV um 10 Prozent. Profitiert, wenn man das so nennen darf, hat der Veloverkehr, der in der Stadt übers ganze Jahr 2020 gesehen um 8 Prozent zunahm. Diesen Zuwachs möchten wir mit geeigneten Massnahmen für die Zukunft sichern.

Im März 2021 haben meine Kollegin Stadträtin Karin Rykart und ich in diesem Zusammenhang die neue «Velostrategie 2030» für die Stadt Zürich vorgestellt. Sie löst den bisherigen «Masterplan Velo» ab und zeigt auf, wie wir künftig das Velofahren in der Stadt für alle ermöglichen wollen. In Zürich soll ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten entstehen, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten liegt. Diese werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt. Mit angepassten Geschwindigkeiten sowie Sicherheits- und Verhaltenskampagnen sollen eine positive Velokultur sowie ein Verkehrsklima der gegenseitigen Rücksichtnahme in der Stadt etabliert werden. In der dritten Stossrichtung, der sogenannten «integralen Planung», ist der gesamtheitliche, noch stärker koordinierte Ansatz der Veloförderung in allen Planungsstufen verankert. Dazu gehören eine neue Organisation mit einer Fuss- und Veloverkehrskordinatorin und einer dienstabteilungsübergreifenden Koordinationsgruppe sowie die proaktive Kommunikation mit der Bevölkerung.

Mikrozensus Mobilität

Die Städteinitiative, die vom Stimmvolk im September 2011 angenommen wurde, schreibt vor, dass der prozentuale Anteil des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (gemessen in Wegen auf Stadtgebiet) innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten um zehn Prozentpunkte steigen soll. Sowohl der «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» des Bundes wie auch die eigenen Verkehrsdaten der Stadt bis 2019 wiesen darauf hin, dass dieses Ziel erreicht werden kann. Die städtischen Verkehrsdaten 2020 zeigen allerdings starke pandemiebedingte Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl. Die schweizweite Datenerhebung zum «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» wurde im Frühling 2020 abgebrochen, wird nun aber im Jahr 2021 durchgeführt. Die Daten werden trotz der Verschiebung deutlich von der Pandemielage geprägt sein und können somit nur bedingt für die Beurteilung der Zielerreichung der Städteinitiative-Vorgabe herangezogen werden.

Velounfälle: Problem verschärft

Im Juni 2019 hat der Stadtrat unter dem Lead des Sicherheitsdepartements den Strategieschwerpunkt «Sicher Velofahren» lanciert, um die Sicherheit beim Velofahren zu verbessern. Im Vordergrund stehen Signalisationen, Markierungen und wo nötig bauliche Massnahmen. Ergänzend wirkt die Stadt Zürich mit Sensibilisierungsmassnahmen auf unfallvermeidendes Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden hin. Trotzdem haben die Velounfälle auch 2020 stark zugenommen. Gegenüber 2019 verunfallten 51 Velofahrerinnen und Velofahrer mehr, gegenüber dem Fünfjahreschnitt waren es sogar 116 mehr. Indem wir nun die Velovorzugsrouten vorantreiben, hoffen wir, diese negative Entwicklung endlich brechen zu können, damit Velofahren in Zürich für alle sicher und einfach wird.

Stadtrat Richard Wolff

Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement



Stadtrat Richard Wolff, Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Foto: Stadt Zürich

Im Fokus

Mit der Siedlungsplanung die stadtverträgliche Mobilität fördern

Seit den 2000er-Jahren verzeichnet die Stadt Zürich ein stetiges Bevölkerungswachstum. Dieses Wachstum ist ein Kompliment für uns, denn die Entwicklung zeigt: Man lebt gerne in Zürich, schätzt die gut erreichbaren und reichlich vorhandenen kulturellen und sozialen Angebote, die attraktiven Freiräume und den nahen Arbeitsplatz. All das, was sich unter dem Begriff «Urbanität» subsumieren lässt, ist zu einem entscheidenden Standortfaktor geworden.

Das Wachstum wird aller Voraussicht nach anhalten – bis 2040 rechnen wir mit einem Zuwachs um weitere rund 80 000 Menschen innerhalb der Stadtgrenzen. Gleichzeitig wird auch die Zahl der Arbeitsplätze weiter ansteigen. Die baulichen Reserven für die damit einhergehende bauliche Entwicklung sind vorhanden und die «Verdichtung nach innen» ist das raumplanerische Gebot der Stunde, wenn wir die Zersiedelung unserer Landschaft wirkungsvoll stoppen möchten. Nun sind Strategien und konkrete Massnahmen gefragt, um dieses Wachstum an die geeigneten Orte in der Stadt und im Einklang mit dem Klimaschutz, den Freiräumen, den Infrastrukturen und einer stadtverträglichen Mobilität zu lenken.

Mit den kommunalen Richtplänen stehen uns dafür die richtigen Werkzeuge zur Verfügung. Während der kommunale Verkehrsrichtplan eine Überarbeitung erfahren hat, ist erstmalig auch ein kommunaler «Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen», oder kurz Siedlungsrichtplan, erarbeitet worden. Beide Werkzeuge wurden nach der öffentlichen Auflage und der Mitwirkung der Bevölkerung während eines ganzen Jahres intensiv und engagiert in der zuständigen Kommission beraten. Dieses Engagement ist richtig und wichtig, stellt die Richtplanung doch zentrale Weichen für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt.

Für die Herausforderungen im Bereich der städtischen Mobilität gibt dabei nicht nur der Verkehrsrichtplan, sondern auch der Siedlungsrichtplan den Weg vor. Und zwar hinsichtlich des Ziels, dass sich die bauliche Verdichtung nicht negativ auf die Menge des motorisierten Individualverkehrs auswirkt. Im Gegenzug sollen dafür noch bessere Bedingungen für den Fuss- und den Veloverkehr sowie für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

Verdichtung dort, wo die Erschliessung am besten ist
Wachstum passiert in der ganzen Stadt. Nun geht es aber darum, ein verstärktes Wachstum möglichst an diejenigen Orte in der Stadt zu lenken, die dafür auch besonders gut geeignet sind. Über diese Eignung entscheidet nicht nur die unterschiedliche Geschichte der Quartiere, sondern auch der Zustand der Bausubstanz, der jeweilige Freiraumanteil oder die topografische Lage. Gewisse Gebiete fallen so aufgrund von Ausschlusskriterien für eine Verdichtung über die gültige Bau- und Zonenordnung (BZO) hinaus weg. Das sind in erster Linie Gebiete, die schon heute stark verdichtet sind, wie zum Beispiel die gut funktionierenden Blockrandbebauungen in der Innenstadt; oder auch bestimmte sensible Hanglagen.

Demgegenüber gibt es aber auch besonders geeignete Gebiete. Das sind namentlich Gebiete mit sehr guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und einem hohen Potenzial für die Erneuerung der Bauten. Im Westen der Stadt eignet sich Altstetten aufgrund seiner Zentrumsfunktion und der Nähe zu bedeutenden Knoten des öffentlichen Verkehrs sehr gut für eine besonders intensive bauliche Weiterentwicklung. Weiteres Potenzial liegt im Norden im Ausstrahlungsbereich des Zentrums Oerlikon mit den nördlichen Stadtteilen Affoltern, Schwamendingen und Seebach. Auch dort ist mit dem Bahnhof Oerlikon – dem achtgrössten Bahnhof der Schweiz! – eine ausgezeichnete Erschliessung gewährleistet.

Im kommunalen Siedlungsrichtplan sind diese Gebiete entsprechend bezeichnet. So, dass im Rahmen zukünftiger Revisionen der Bau- und Zonenordnung die eigentümergebundenen Festlegungen gemacht werden können und sich das Potenzial auch in konkreten Projekten umsetzen lässt, die dank ihrer guten Erschliessung zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilität beitragen.

Die Stadt der kurzen Wege – Stärkung eines Erfolgsrezepts

Neben der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr leisten aber auch in sich funktionierende Zentren in den Quartieren einen wichtigen Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität ohne Mehrverkehr. Ein gutes Beispiel ist etwa der Lindenplatz in Altstetten. Mit einem Markt, einer Bibliothek, Cafés mit Aussenwirtschaft und Veranstaltungen bietet dieses Zentrum alles für den täglichen Bedarf – und darüber hinaus!

Wenn das Angebot in den Quartieren vorhanden ist, trägt dies nicht nur ganz wesentlich zur Standortattraktivität bei. Die «Stadt der kurzen Wege» ist auch von grosser Bedeutung für das lokale Gewerbe und fördert nicht zuletzt eine gesunde und klimaschonende Fortbewegung.

Mit den Festlegungen in der Richtplanung sollen die Qualitäten dieser Zentren gestärkt werden. Entsprechend gibt es im kommunalen Siedlungsrichtplan konkrete Einträge für die verschiedenen Orte mit Zentrumsfunktion in unserer Stadt. Neben der City und den Zentren Altstetten und Oerlikon sind dies rund 50 weitere Quartierzentren, wie etwa der Goldbrunnenplatz, der Hegibach- oder der Bucheggplatz. Zentren, die schon heute wichtig sind für die Versorgung und Begegnung in den Quartieren.

Überall dort sollen bei zukünftigen Planungen aber noch verstärkt quartierbezogene Nutzungen in den Erdgeschossen und eine attraktive Gestaltung der Aussenräume eingefordert werden. So, dass die täglichen Wege im Quartier kurz bleiben und die Erreichbarkeit auch zu Fuss und mit dem Velo gegeben ist.

Koordination mit dem Verkehrsrichtplan

Die beiden Beispiele illustrieren, wie mit der Siedlungsentwicklung zu einer stadtverträglichen Mobilität beigetragen werden kann. Da Raum- und Verkehrsplanung aber untrennbar miteinander verbunden sind, gehören selbstverständlich auch ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr sowie die Weiterentwicklung von funktional gestalteten Stadt- und Strassenräumen für den Fuss- und den Veloverkehr nicht nur zu den Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Mobilität, sondern zu den urbanen Erfolgsfaktoren schlechthin. Umso wichtiger ist es, diese Themen integral und koordiniert anzugehen. Mit den beiden Richtplänen Siedlung und Verkehr ist uns dies gelungen.



Stadtrat André Odermatt, Vorsteher Hochbaudepartement
Foto: Stadt Zürich

Zielerreichung

Wo stehen wir heute?

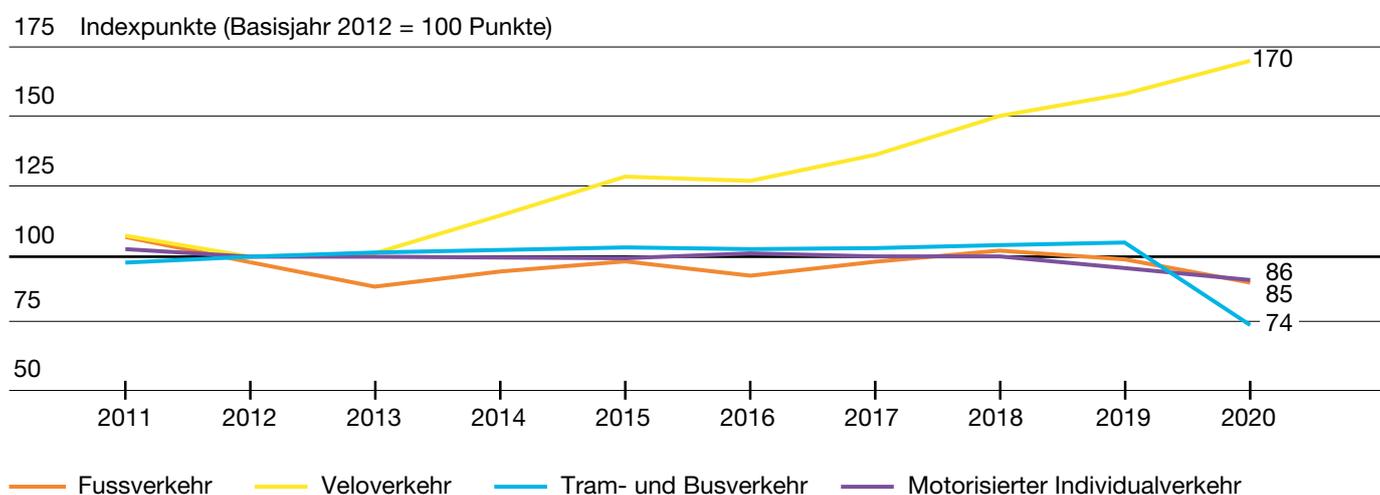
Mit ausgewählten Indikatoren wird die Erreichung der Ziele gemessen, die mit «Stadtverkehr 2025» angestrebt werden. Ausgangspunkt der jährlichen Berichterstattung ist das Jahr 2012, in dem die neuen Vorgaben zum Verkehr in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quinquies} und Art. 124) in Kraft traten und «Stadtverkehr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

Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

1 Städtische Verkehrsentwicklung

Die vergleichsweise stetige Verkehrsentwicklung der Zehnerjahre wurde durch die Pandemie jäh unterbrochen, das Verkehrsaufkommen in der Stadt nahm im Jahr 2020 insgesamt deutlich ab. Das an den Stadtverkehrs-Zählstellen erfasste Aufkommen im motorisierten Individualverkehr ging über das ganze Jahr gesehen um circa 10 Prozent zurück, die im Tram- und Busverkehr zurückgelegten Personenkilometer sogar um 30 Prozent. Der an Zählstellen erfasste Fussverkehr ist 2020 vor allem an Innenstadtlagen sowie anderen Hochschul- und Arbeitsplatzgebieten aufgrund des Homeoffice sowie der Schliessung von Läden und Gastronomie während längerer Zeitabschnitte deutlich zurückgegangen. Gleichzeitig erfassten einige Zählstellen an typischen Spazierwegen Rekordwerte an Fussgängerinnen und Fussgängern. Insgesamt betrachtet ist das Zählstellennetz für den Fussverkehr mit seinen etwa 15 überwiegend innerstädtischen Standorten nicht dafür ausgelegt, um durch die Pandemie bedingte Veränderungen wie zum Beispiel vermehrten Fussverkehr in den Quartieren zu erfassen. An den Velozählstellen auf Stadtgebiet stiegen die Frequenzen wie in den vorherigen Jahren auch 2020 deutlich an, das Velo konnte also als einziges Verkehrsmittel während der Pandemie Zuwächse im Aufkommen verzeichnen. Ähnlich wie beim Fussverkehr zeigen sich allerdings auch an den Velozählstellen deutlich veränderte Verhaltensmuster mit Rückgängen auf Achsen zu Hochschul- und Arbeitsplatzgebieten und wiederum starken Zunahmen auf anderen, eher dem Freizeitverkehr dienenden Achsen.

Indikator 1: Städtische Verkehrsentwicklung



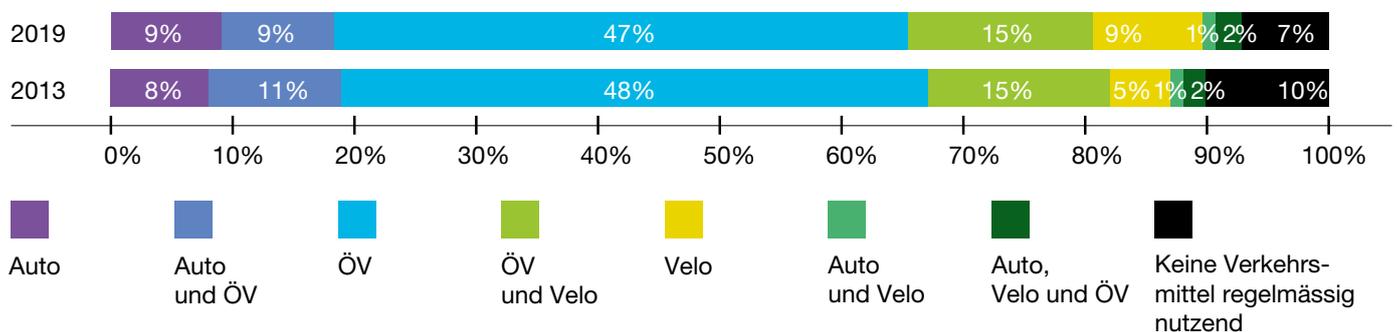
Mittlere Tagesaufkommen an den automatischen Zählstellen (Fuss-, Velo- und motorisierter Individualverkehr) sowie jährliche Verkehrsleistung mit Trams und (Trolley-)Bussen auf dem Stadtgebiet. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Die letzte Bevölkerungsbefragung fand im Jahr 2019 statt. Gemäss dieser Erhebung nutzten knapp drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung regelmässig, d. h. mindestens zweimal wöchentlich, den ÖV, entweder ausschliesslich (47 Prozent) oder in Kombination mit dem Auto beziehungsweise dem Velo (26 Prozent). Für je 9 Prozent der Bevölkerung sind das Auto oder das Velo als regelmässiges Verkehrsmittel vorrangig.

Zwischen 2013 und 2019 hat sich der regelmässig und vorrangig Velo fahrende Bevölkerungsanteil deutlich vergrössert (von 5 auf 9 Prozent).

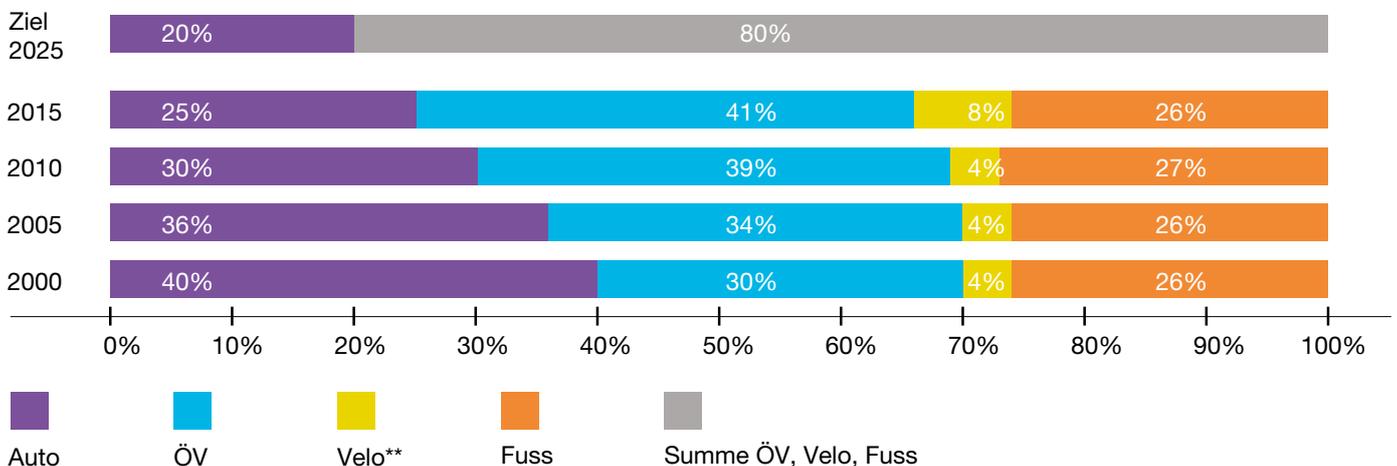
Indikator 2: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln*



3 Modalsplit

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

Indikator 3: Modalsplit*



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

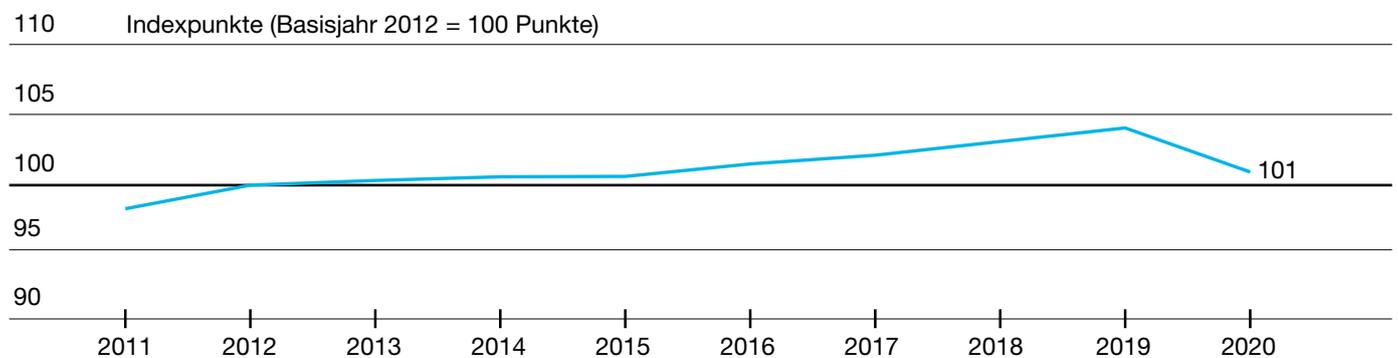
** Ab Mikrozensus 2015 E-Bikes konsequent zu Velos gezählt.

Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern

4 ÖV-Angebot

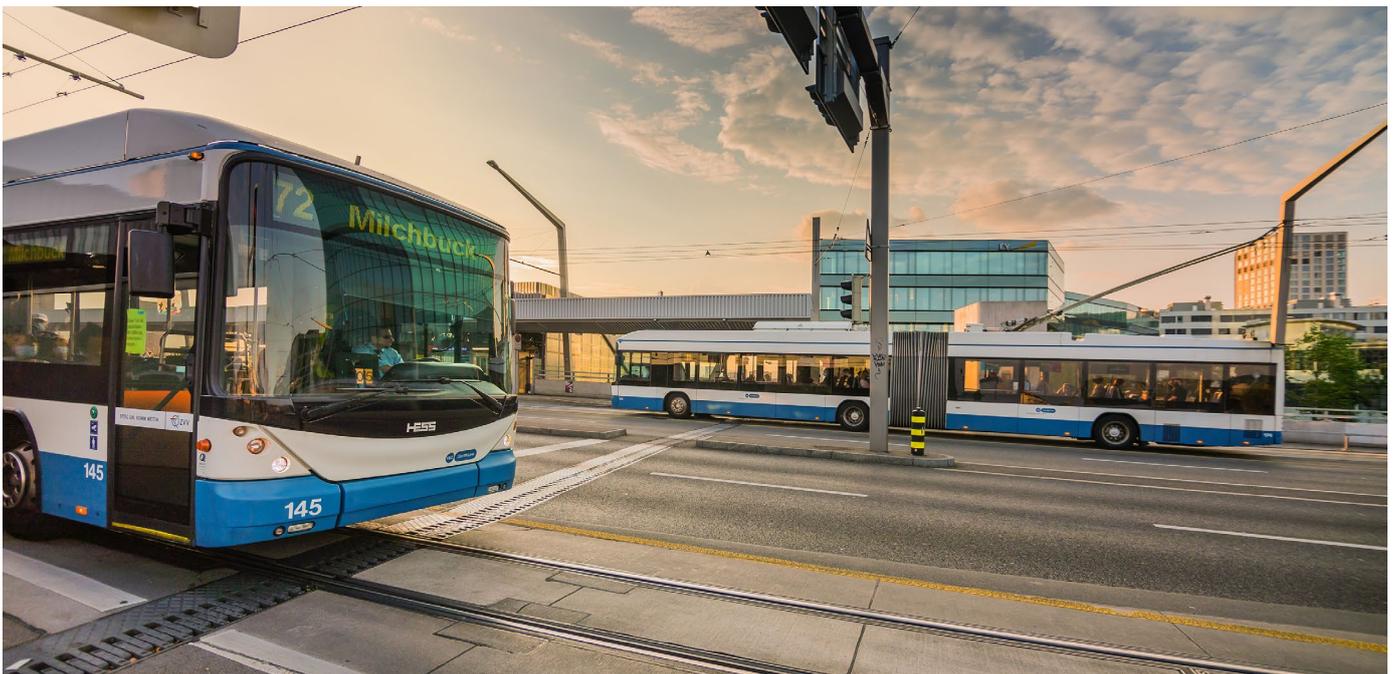
Die angebotenen Kurskilometer von Tram- und Buslinien in der Stadt haben sich im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um drei Indexpunkte verringert, in absoluten Zahlen sind dies gut 750 000 Kurskilometer weniger. Bedingt ist dieser Rückgang durch die Fahrpläneinschränkungen während des Lockdowns im Frühjahr 2020 sowie die über das ganze weitere Jahr andauernde Einstellung des Nachtnetzes.

Indikator 4: ÖV-Angebot



Effektive Betriebsleistung Stadtgebiet 2020: 24,6 Mio. gefahrene Kurskilometer

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



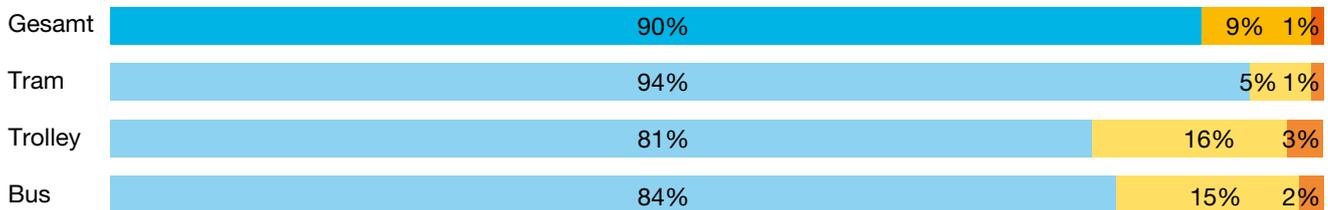
Bus 72 Hardbrücke. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich

5 Pünktlichkeit des ÖV

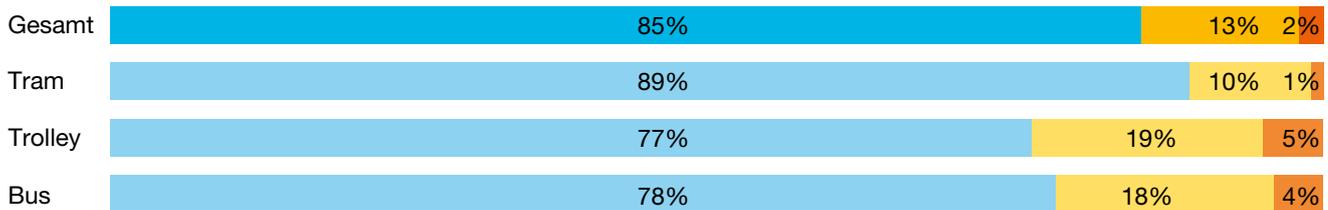
In den Jahren 2012 bis 2020 hat sich die Pünktlichkeit der VBZ-Fahrzeuge vergleichsweise geringfügig verändert, kritische Tendenzen waren insbesondere beim Pünktlichkeitsniveau von Bussen und Trolleybussen festzustellen. Im Jahr 2020 ist die Pünktlichkeit der VBZ dagegen stark gestiegen, neun von zehn Fahrgästen erreichten ihre Zielhaltestelle ohne Verspätung. Bedingt ist die gestiegene Pünktlichkeit durch weniger Behinderungen durch den MIV insbesondere während des Lockdowns im Frühjahr 2020, aber auch durch die aufgrund der Pandemie deutlich gesunkenen Fahrgastzahlen. Der Unterschied zwischen hoher Pünktlichkeit der Trams und deutlich geringerer Pünktlichkeit der Busse und Trolleybusse ist auch 2020 unverändert feststellbar.

Indikator 5: Pünktlichkeit des ÖV

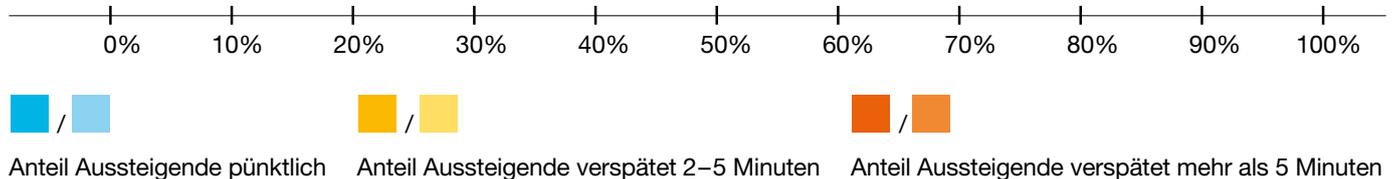
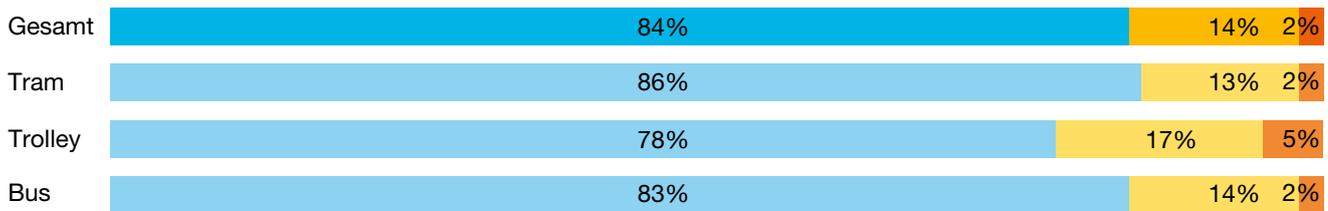
2020



2019



2012



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

Auch im Jahr 2020 wurden mehrere Bereiche für den Fussverkehr und hinsichtlich der Aufenthaltsqualität aufgewertet sowie vier neue Begegnungszonen eingerichtet. Zwei grosse 2020 begonnene Neugestaltungen am Römerhof und am Morgental sowie der Negrellisteg als wichtige neue Fussverbindung werden allerdings erst 2021 fertiggestellt.

	Seit 2012	Im Jahr 2020	
Neue / neu gestaltete Fusswege	10,5 km	0,8 km	Eden-/Rüdigerstrasse (Baumreihe, Verbreiterung Trottoir, 0,2 km) Sihlfeld-/Ernastrasse (Baumreihen, Verbreiterung Trottoir, 0,4 km) Witikonerstrasse (Verbreiterung Trottoir, 0,2 km)
Neu gestaltete Plätze / aufgewertete Quartierzentren	43	1	Uto-/Limmatquai (Jubiläumsbrunnen Wasserversorgung Zürich)
Neue Begegnungszonen	58	4	Bäcker Ettenfeld Süd Hirzenbachstrasse Langhagweg

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

7 Qualität des Haupt- und des Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

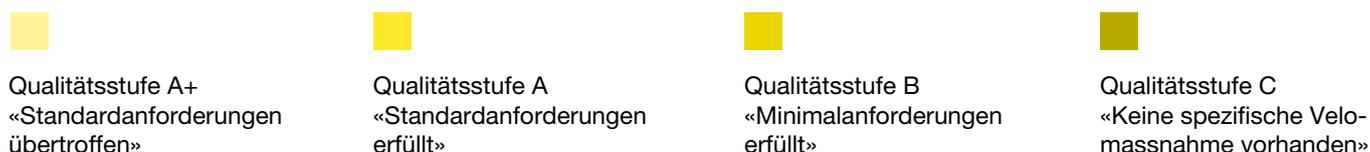
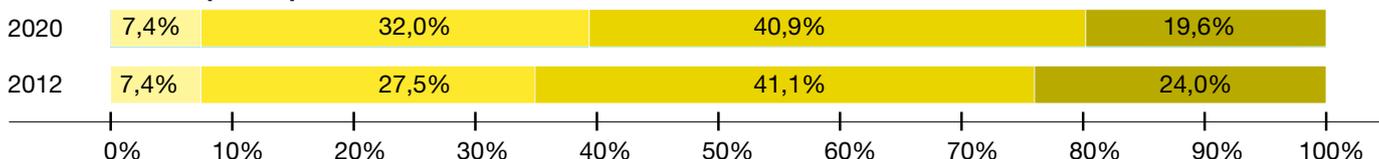
Die Umsetzung der Haupt- und Komforttrouten des Masterplans Velo erfolgt langsam, aber stetig. Auf den insgesamt 98 km Haupttrouten konnten die Lücken seit dem Jahr 2012 von 26 auf knapp 19 Prozent des Netzes reduziert werden, sodass noch 18 km aufzuwertende Streckenabschnitte verbleiben. Ende 2021 erfüllen gut 81 Prozent bzw. 80 km zumindest die Minimalanforderungen der Velostandards. Im insgesamt 59 km langen Komfortrouthenetz konnten die Lücken bisher von 24 auf knapp 20 Prozent reduziert werden, das heisst, hier entsprechen 12 Kilometer noch nicht den Minimalanforderungen.

Indikator 7: Qualität des Haupt- und des Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

Haupttrouten (98 km)



Komforttrouten (59 km)



Details siehe «Velostandards Stadt Zürich» sowie «Stadtverkehr 2025» online.

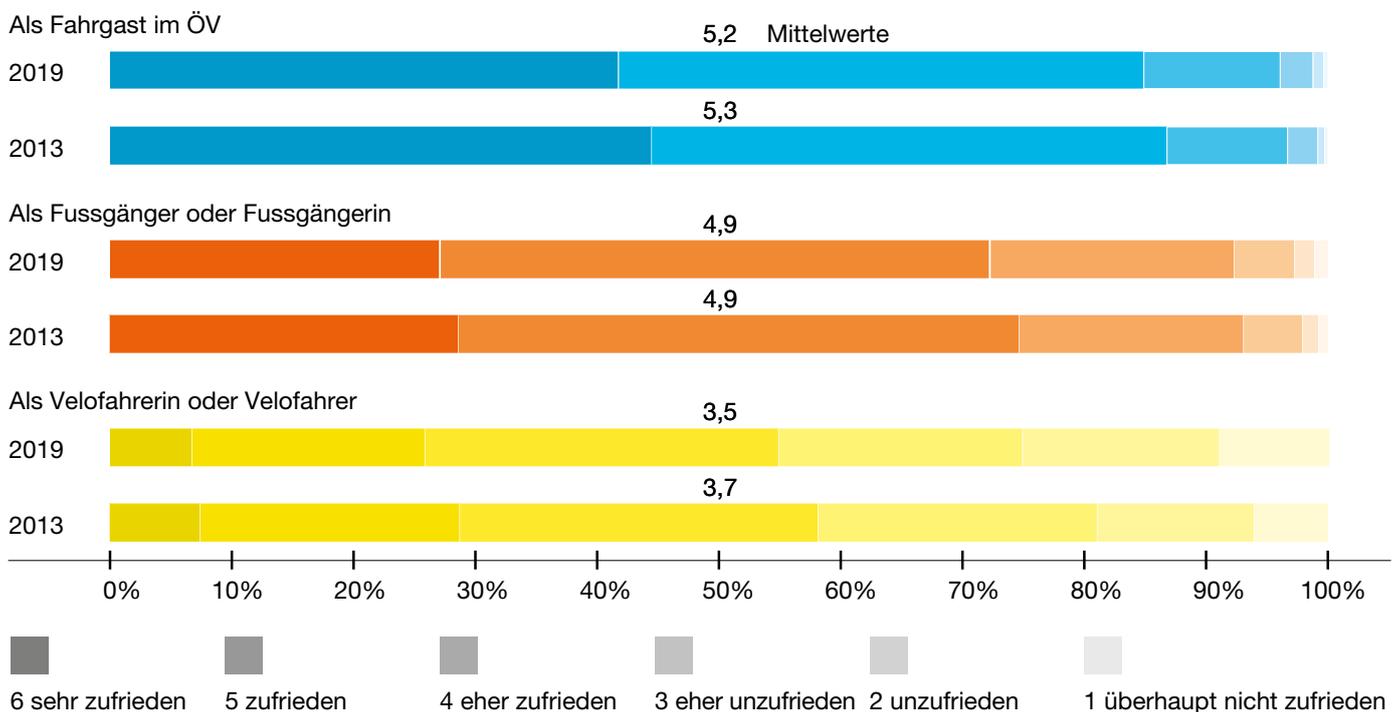
Verbesserungen für den Veloverkehr werden aber nicht nur auf dem Routennetz des Masterplans Velo umgesetzt, sondern auch auf anderen kommunalen und regionalen Velorouten. Im Jahr 2020 konnten auf etlichen Routenabschnitten Velowege, Velostreifen und Tempo 30 realisiert werden. Im Rahmen von Velo Sicuro wurden fünf als Unfallherde identifizierte Örtlichkeiten mittels Sofortmassnahmen saniert.

Infrastrukturverbesserungen 2020 auf relevanten Streckenabschnitten		Streckenabschnitt	Route MP Velo	Klassierung Veloroute
Velowege	Marie-Heim-Vögtlin-Weg	Hohensteinweg bis Paul-Clairmont-Strasse	ja	regional
	Witikonerstrasse	Friedhof Witikon bis Stadtgrenze Pfaffhausen	nein	regional
Velostreifen	Bahnhofquai	Rudolf-Brun-Brücke bis Globusprovisorium	ja	regional
	Baslerstrasse	Luggwegstrasse bis Herdernstrasse	nein	kommunal
	Gloriastrasse (einseitig)	Gloriastrasse 32 bis Voltastrasse	ja	regional
	Kasernenstrasse	Zeughausstrasse bis Badenerstrasse	ja	regional
	Leimbachstrasse	Maneggpromenade bis Leimbachstrasse 95	nein	kommunal
	Manessestrasse	Zurlindenstrasse bis Manesseplatz	nein	regional
	Regensbergstrasse	Kügeliloostrasse bis Birchplatz	nein	kommunal
	Tannenstrasse/Universitätstrasse	Leonardstrasse bis Universitätstrasse	ja	regional
Tempo-30-Strecken	Brandschenkestrasse	Bederstrasse bis Selnaustrasse	nein	regional
	Loorenstrasse	Witikoner-/Trichtenhausenstrasse	nein	kommunal
	Trichtenhausenstrasse	Loorenstrasse / Im Trichtisal	nein	kommunal
	Witikonerstrasse	Berghaldenstrasse bis Liegenschaft Nr. 395	nein	regional
	Zurlindenstrasse	Birmensdorfer-/Manessestrasse	teilw.	regional
Tempo-30-Zonen	Brunaustrasse	Liegenschaft Nr. 72 bis Mutschellenstrasse	nein	regional/kommunal
	Förrlibuckstrasse	Hardturm- bis Duttweilerstrasse	ja	regional
	Hardturmstrasse	Haus Nr. 410 bis Nr. 102	nein	regional
	Hügelstrasse	Rieter- bis Waffenplatzstrasse	nein	-
	Leimbachstrasse	Soodstrasse bis Stadtgrenze Adliswil	nein	regional/kommunal
	Muggenbühlstrasse	Rieter- bis Mutschellenstrasse	nein	kommunal
	Mutschellenstrasse	Brunau- bis Mööslistrasse	nein	regional/kommunal
	Neugutstrasse	Rieter- bis Waffenplatzstrasse	nein	-
	Rieterstrasse	Beder- bis Muggenbühlstrasse	nein	regional
	Schulhausstrasse	Rieter- bis Waffenplatzstrasse	nein	kommunal
	Seebacherstrasse	Köschenrüti-/Birchstrasse bis Schaffhauserstrasse	nein	-
Sofortmassnahmen (Velo Sicuro)	Unterwerkstrasse	Schaffhauserstrasse bis inkl. Verzweigung mit dem H.R.-Giger-Weg	nein	-
	Waffenplatzstrasse	Beder- bis Brunaustrasse	nein	regional
	Birmensdorferstrasse	Sanierung Unfallherd	ja	regional
	Bucheggplatz	Sanierung Unfallherd	ja	regional
	Dörflistrasse	Sanierung Unfallherd	nein	regional
Schlyfi	Sanierung Unfallherd	nein	regional	
Hubertus	Sanierung Unfallherd	ja	regional	

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

Der öffentliche Verkehr in der Stadt wurde in der letzten Bevölkerungsbefragung im Jahr 2019 mit den besten Noten beurteilt: Gut 40 Prozent aller befragten Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher waren sehr zufrieden, und 96 Prozent waren mindestens «eher zufrieden», wenn sie öffentliche Verkehrsmittel in Zürich nutzten. Ebenfalls gut wurde die Verkehrssituation zu Fuss bewertet. Mit der Verkehrssituation beim Velofahren waren dagegen nur gut die Hälfte der Befragten zumindest eher zufrieden und knapp 10 Prozent sogar überhaupt nicht zufrieden.

Indikator 8: Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität*



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

Im Jahr 2019 wurde die Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich erstmals per Papier- und Online-Fragebogen durchgeführt, in früheren Jahren telefonisch. Ein im Rahmen der Bevölkerungsbefragung 2015 im Hinblick auf den Wechsel durchgeführter Methodenvergleich zeigte, dass die Teilnehmenden der Papier-/Online-Erhebung bei Zufriedenheitsfragen tendenziell kritischere Antworten gaben als diejenigen Teilnehmenden der telefonischen Befragung. Dies begrenzt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse 2013 (telefonische Befragung) und 2019 (Papier-/Online-Befragung).

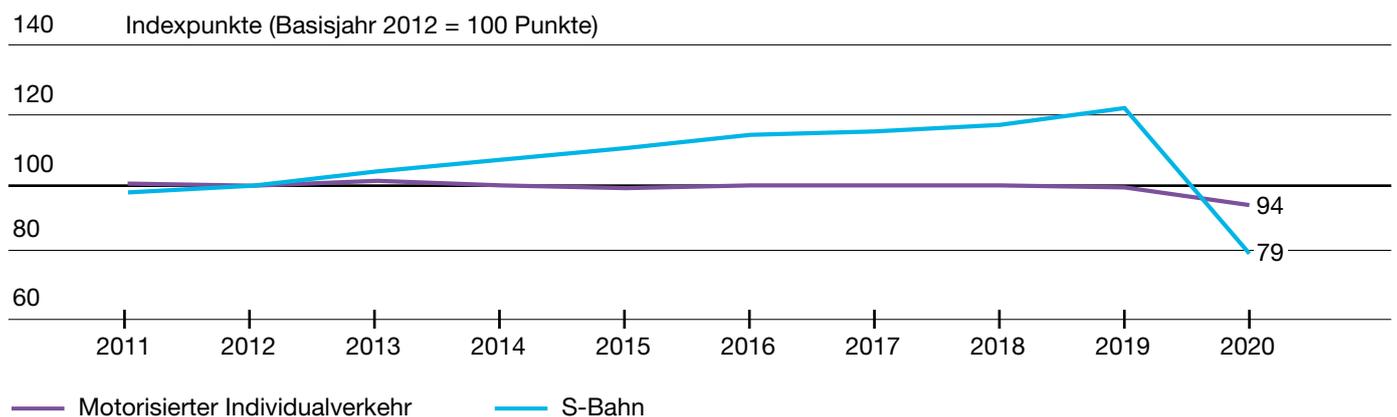
Kapazität für den MIV nicht erhöhen

9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

In den Jahren 2012 bis 2019 wurde das Verkehrswachstum an der Stadtgrenze vollumfänglich vom öffentlichen Verkehr aufgefangen: Die Anzahl der S-Bahn-Fahrgäste stieg in diesen Jahren stetig an, während das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs trotz des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in etwa konstant blieb. Im Pandemiejahr 2020 ist das die Stadtgrenzen querende Verkehrsaufkommen insgesamt stark zurückgegangen, insbesondere die S-Bahnen verzeichneten über das ganze Jahr gesehen circa ein Drittel weniger Fahrgäste.

Im Jahr 2020 wurden keine Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert, welche die Kapazität des gesamten Strassenverkehrsnetzes für den motorisierten Individualverkehr erhöhen würden.

Indikator 9: Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze

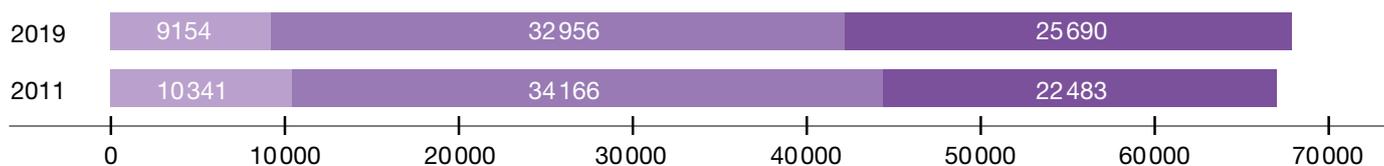


Grundlagen sind automatische Zählungen, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

10 Parkplatzangebot

Die Gesamtzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze stieg zwischen 2011 und 2019 von 66 990 auf 67 800 Parkplätze ganz leicht an. Während die Strassenparkplätze in der blauen Zone durch Verlagerung in private Parkgaragen abnahmen, wurden neue Parkplätze primär in Parkhäusern geschaffen, beispielsweise in den Parkhäusern Hardturmpark (plus 145 Parkplätze) und City West (plus 67 Parkplätze).

Indikator 10: Parkplatzangebot*



Öffentlich zugängliche Parkplätze

Öffentlich zugängliche Parkplätze an Strassen

Parkplätze in der blauen Zone

Öffentlich zugängliche Parkplätze in Parkhäusern und Parkierungsanlagen

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



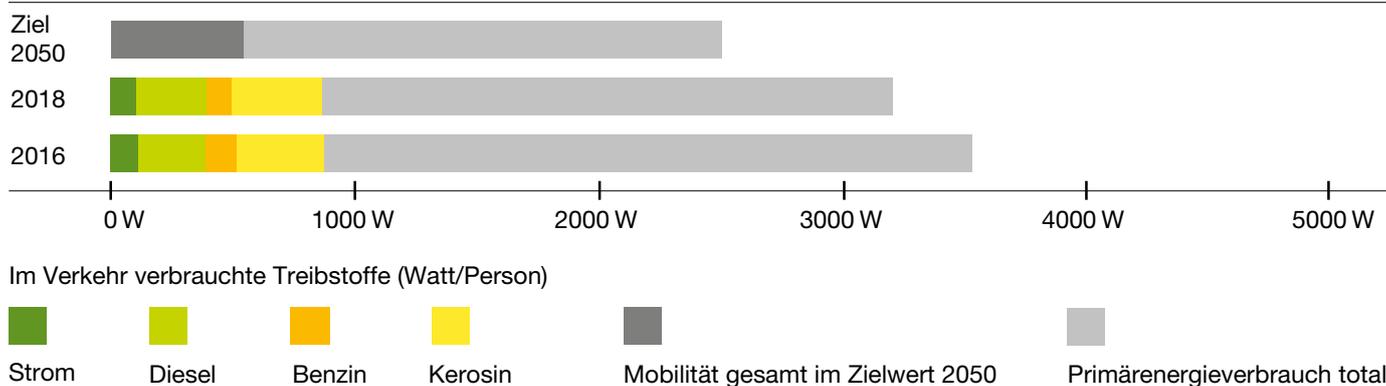
Blaue Zone Feldstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Im Jahr 2008 wurde die nachhaltige Entwicklung der Stadt zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung verankert. Gemäss aktuellem Masterplan Energie der Stadt Zürich ist der Primärenergieverbrauch bis zum Jahr 2050 auf 2500 Watt pro Einwohnerin oder Einwohner zu senken. Der Primärenergiebedarf pro Person im landseitigen Verkehr verändert sich seit dem Basisjahr 2012 der Stadtverkehrsstrategie allerdings kaum. Da das Berechnungsmodell und die Verbrauchsfaktoren im Jahr 2015 angepasst wurden, lassen sich die Bilanzen ab 2016 nicht mehr direkt mit denjenigen der Vorjahre vergleichen. Die Bilanz 2020 wird erst für den nächsten Bericht Stadtverkehr 2025 vorliegen.

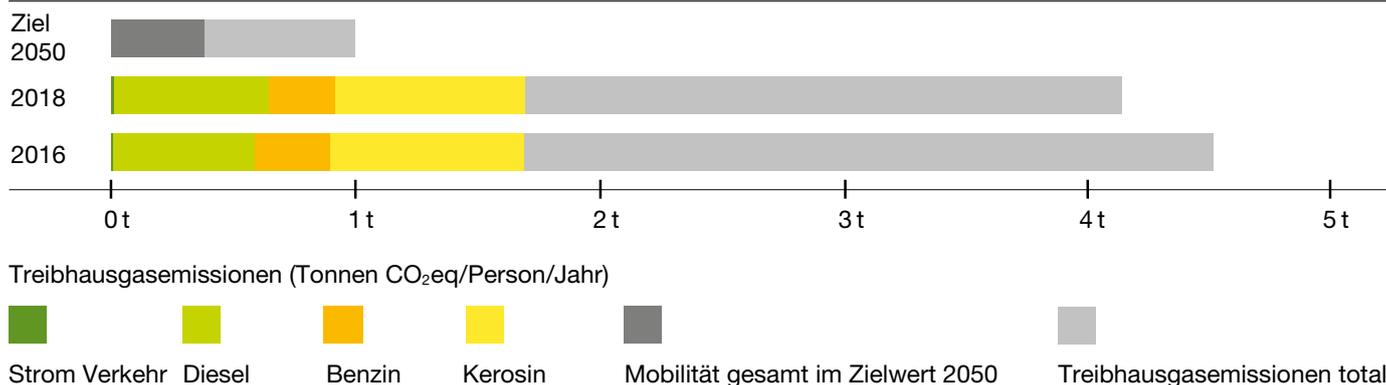
Indikator 11: Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr*



12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Das 2000-Watt-Ziel sieht vor, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr zu reduzieren. Zurzeit evaluiert die Stadt Zürich im Rahmen der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens eine Verschärfung dieses Ziels auf netto null CO₂. Die Treibhausgasemissionen pro Kopf und Jahr zeigen beim landseitigen Verkehr in den letzten Jahren allerdings keine nennenswerten Veränderungen. Da das Berechnungsmodell und die Verbrauchsfaktoren im Jahr 2015 angepasst wurden, lassen sich die Bilanzen ab 2016 nicht mehr direkt mit denjenigen der Vorjahre vergleichen. Die Bilanz 2020 wird erst für den nächsten Bericht Stadtverkehr 2025 vorliegen.

Indikator 12: Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr*



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

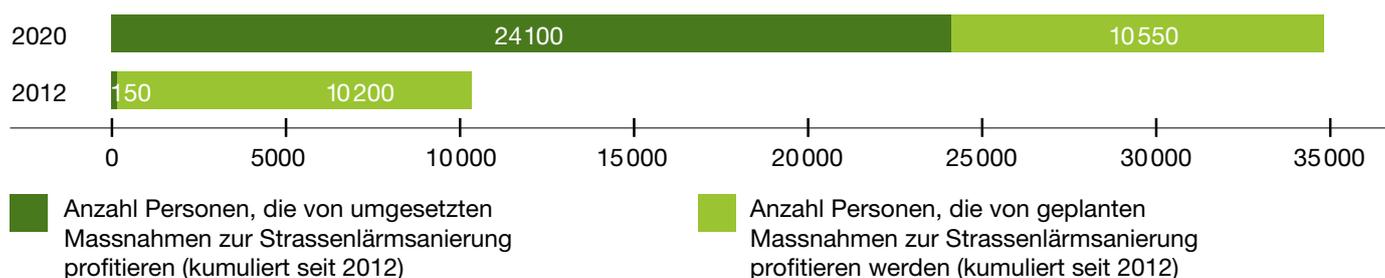
Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

In der Stadt Zürich wohnen rund 140 000 Personen in Liegenschaften mit übermässigem Strassenlärm. Von den bisher umgesetzten Strassenlärmsanierungen profitieren rund 24 000 Personen. Auch im Jahr 2020 wurden wieder zahlreiche Tempo-30-Strecken und -Zonen realisiert, zum Beispiel im Bereich Waffenplatz-, Rieter- und Mutschellenstrasse. Die Realisierung derjenigen Abschnitte, bei denen grössere bauliche Anpassungen vorgesehen sind, benötigt mehr Zeit. Mit den bisher umgesetzten und geplanten Geschwindigkeitsreduktionen (1. und 2. Etappe) wird die gesetzliche Vorgabe zur Strassenlärmsanierung bei Weitem nicht erreicht. Daher wird ein Gesamtkonzept zur Strassenlärmsanierung (3. Etappe) erarbeitet. Das Konzept soll die angestrebten Temporegimes für die ganze Stadt nachvollziehbar aufzeigen.

Eine seit einigen Jahren zunehmende, insbesondere die Nachtruhe störende Strassenlärmproblematik ergibt sich aus dem Phänomen «Autoposing», das heisst aus dem bewussten – und verbotenen – Dröhnen und Aufheulen lassen von Automotoren sowie Auspuffknallen. Im Herbst 2020 vom städtischen Umwelt- und Gesundheitsschutz an der Hohlstrasse durchgeführte Lärmmessungen ergaben, dass Vorbeifahrten von Autoposern und (selten) Autoposerinnen im Durchschnitt einen um 24 dB(A) höheren Maximalpegel aufweisen als normale Vorbeifahrten und damit viermal lauter wahrgenommen werden. Die Stadtpolizei geht mit gezielten Kontrollen und einer zunehmenden Anzahl von Verzeigungen gegen Autoposing vor und zieht Fahrzeuge aus dem Verkehr, bei denen unerlaubte Manipulationen an den Abgasanlagen beziehungsweise den Steuergeräten festgestellt werden.

Indikator 13: Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion*



* Die Zahl der Personen, die von der Einführung von Tempo 30 profitieren, hat zwischen 2012 und 2020 nicht nur aufgrund der Aufnahme weiterer Strassenabschnitte zugenommen, sondern auch wegen der Zunahme der Wohnbevölkerung an sanierten Strassenabschnitten (Verdichtung). Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Strecken mit Temporeduktion (Stand Dezember 2020)

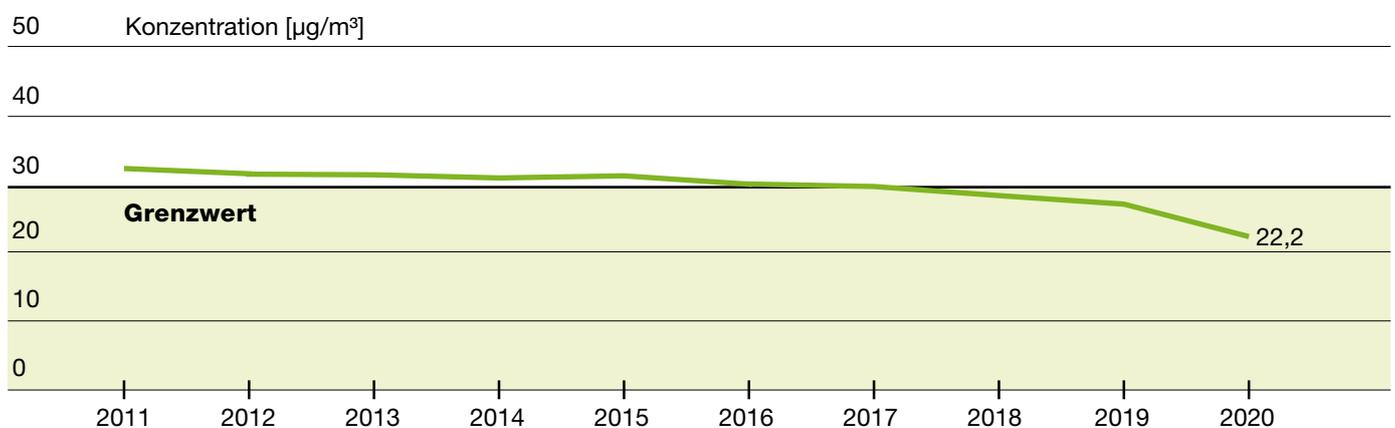
- | | | | |
|-------|------------------|---|---------------------|
| | Tempo 30 geplant | — | Tempo 30 eingeführt |
| | Tempo 50 geplant | — | Tempo 50 eingeführt |
| | Tempo 60 geplant | — | Tempo 60 eingeführt |

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Mit einem Jahresmittelwert von 22,2 µg/m³ im Jahr 2020 war gegenüber dem Vorjahr eine überdurchschnittliche Abnahme der NO₂-Belastung zu verzeichnen. Ein Teil der Abnahme ist auf das geringere Verkehrsaufkommen während des Lockdowns im Frühling 2020 zurückzuführen. Ebenso kann davon ausgegangen werden, dass die Verschärfungen bei der Abgasnorm eine Verbesserung bei den Fahrzeugen bewirkten. Auch die Witterung im Jahr 2020 hat zur Abnahme der NO₂-Belastung beigetragen. Aufgrund der milden Wintermonate ist davon auszugehen, dass die Heizungen leicht weniger NO_x emittierten. Lang andauernde Inversionswetterlagen, die zu erhöhten Schadstoffkonzentrationen führen, traten im Jahr 2020 selten auf.

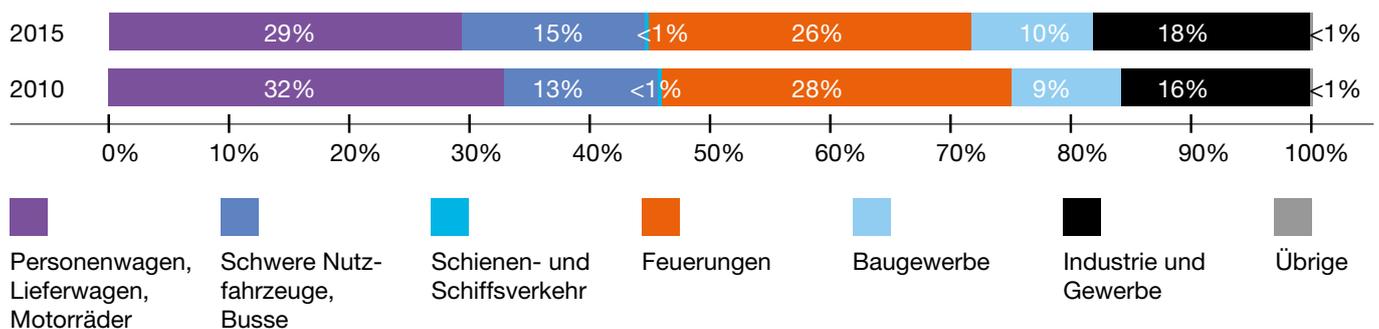
Indikator 14a: NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



Messstation Stampfenbachstrasse. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

An den NO_x-Emissionen hatten 2015 der Strassenverkehr und in sehr geringem Ausmass auch der Schienen- und der Schiffsverkehr einen Anteil von 45 Prozent. Die Quellen der übrigen NO_x-Emissionen waren Feuerungen in Haushalten, Industrie und Gewerbe (inkl. Baugewerbe). Aufgrund eines Methodenwechsels in der Berechnung wird die Bilanz der NO_x-Emissionen 2020 erst für den nächsten Jahresbericht Stadtverkehr 2025 vorliegen.

Indikator 14b: Quellen der NO_x-Emissionen*



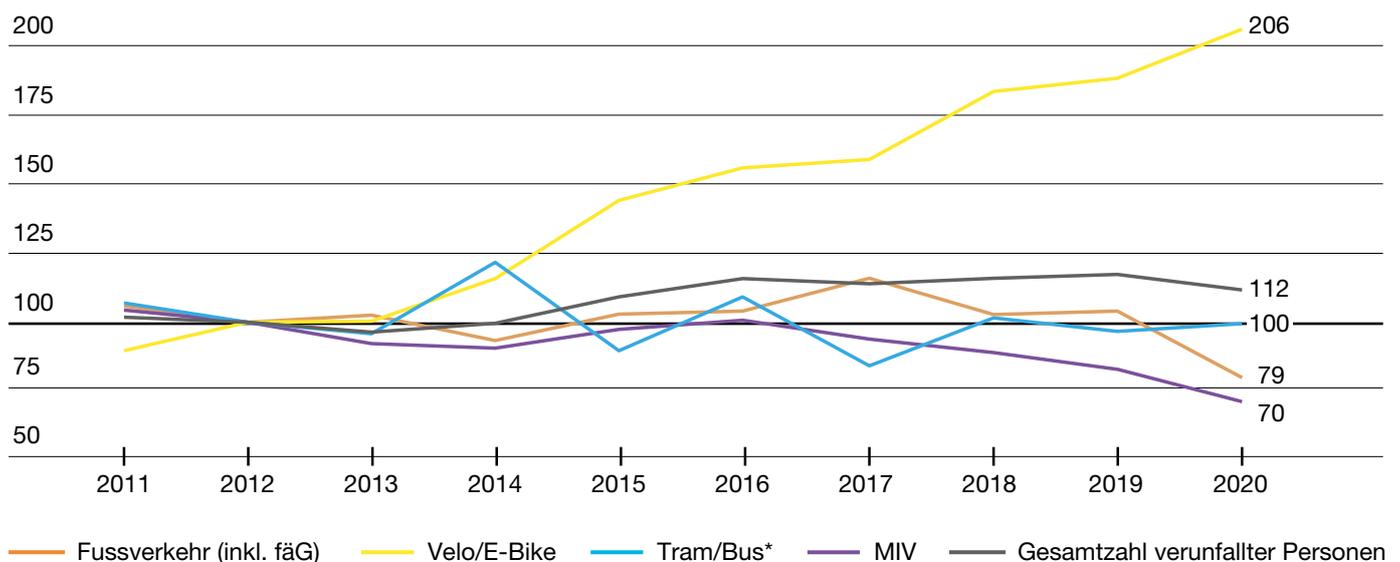
* Keine neuen Daten verfügbar, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

15 Verkehrssicherheit

Die Gesamtanzahl verunfallter Personen bei polizeilich registrierten Verkehrsunfällen lag im Jahr 2020 bei insgesamt 1398 Personen, dies ist gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang. Die durch die Pandemie bedingten grossen Veränderungen im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsmittelwahl spiegeln sich auch im Unfallgeschehen wider: Zu Fuss oder im Auto verunfallten 2020 deutlich weniger Personen als im Vorjahr, deren Anzahl hat dabei in beiden Fällen sogar proportional stärker abgenommen als das jeweilige Verkehrsaufkommen. Die Anzahl Velounfälle hat dagegen auch 2020 noch einmal deutlich zugenommen, allerdings etwa im selben Ausmass wie das Veloverkehrsaufkommen und nicht wie in den Vorjahren überproportional dazu. Einzig beim ÖV spiegelt sich der starke Rückgang des Passagieraufkommens im Jahr 2020 nicht in der Anzahl der in Trams und Bussen verunfallten Personen wider. Dies ist mit dem sehr tiefen Niveau der Unfallzahlen im ÖV zu erklären, die bei Vergleichen über die Jahre starke Schwankungen mit sich bringen.

Indikator 15: Verkehrssicherheit

225 Indexpunkte (Basisjahr 2012 = 100 Punkte)



Verunfallte Personen 2020

Gesamt: 1398

Fuss: 173

Velo: 606

MIV: 441

Tram/Bus: 96*

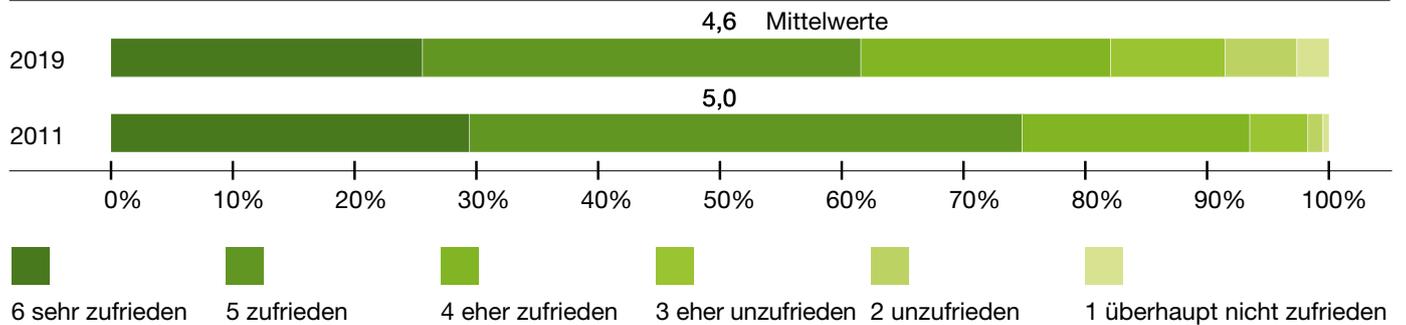
* Aufgrund der geringen absoluten Anzahl verunfallter Personen bei Tram/Bus können zufällige Schwankungen in einzelnen Jahren zu extremen Indexwerten führen, die als einzelne Werte aber Zufälle bleiben und nicht als Trend interpretiert werden können.

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit

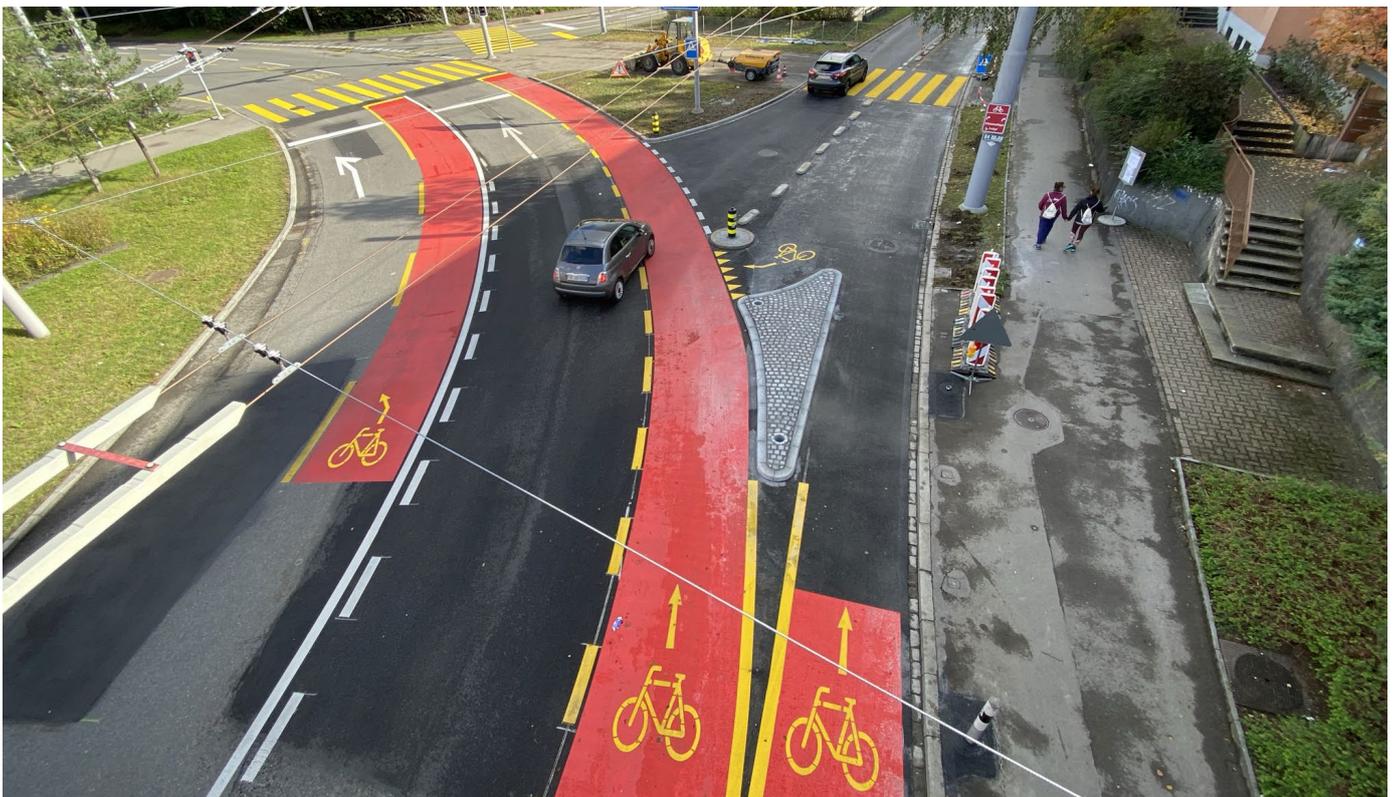
Die Verkehrssicherheit wird von der Bevölkerung mehrheitlich positiv bewertet, gut 80 Prozent aller befragten Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher waren damit in der letzten Bevölkerungsbefragung im Jahr 2019 eher bis sehr zufrieden.

Indikator 16: Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit*



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

Im Jahr 2019 wurde die Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich erstmals per Papier- und Online-Fragebogen durchgeführt, in früheren Jahren telefonisch. Ein im Rahmen der Bevölkerungsbefragung 2015 im Hinblick auf den Wechsel durchgeführter Methodenvergleich zeigte, dass die Teilnehmenden der Papier-/Online-Erhebung bei Zufriedenheitsfragen tendenziell kritischere Antworten gaben als diejenigen Teilnehmenden der telefonischen Befragung. Dies begrenzt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse 2011 (telefonische Befragung) und 2019 (Papier-/Online-Befragung).



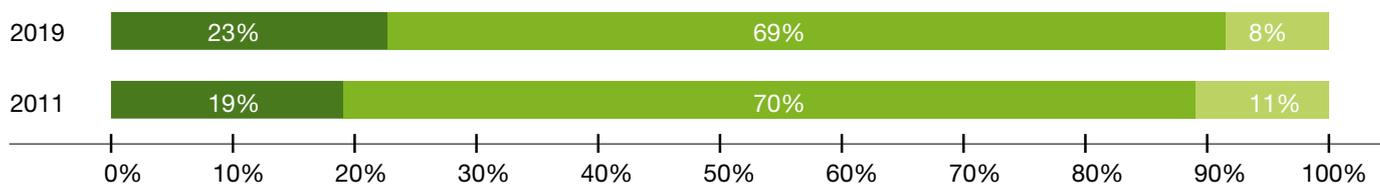
«Velo Sicuro»-Unfallsanierung am Bucheggplatz. Foto: Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich

Qualität des öffentlichen Raums steigern

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität

Sieben von zehn befragten Stadtzürcherinnen und Stadtzürchern waren im Jahr 2019 mit dem Ausmass der Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität zufrieden.

Indikator 17: Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität*



Bewertung der Massnahmen durch die Bevölkerung

■ zu wenig ■ gerade richtig ■ zu viel

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

Im Jahr 2019 wurde die Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich erstmals per Papier- und Online-Fragebogen durchgeführt, in früheren Jahren telefonisch. Ein im Rahmen der Bevölkerungsbefragung 2015 im Hinblick auf den Wechsel durchgeführter Methodenvergleich zeigte, dass die Teilnehmenden der Papier-/Online-Erhebung bei Zufriedenheitsfragen tendenziell kritischere Antworten gaben als diejenigen Teilnehmenden der telefonischen Befragung. Dies begrenzt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse 2011 (telefonische Befragung) und 2019 (Papier-/Online-Befragung). Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Bullingerplatz. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fazit Zielerreichung

Die Stadt Zürich hat sich mit «Stadtverkehr 2025» hochgesteckte, bis zum Jahr 2025 zu erreichende Ziele gesetzt. Das Ziel, den Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am Modalsplit zu erhöhen, machte in den Jahren vom Start der Stadtverkehrsstrategie 2012 bis 2019 gute Fortschritte: Bereits im Jahr 2015 war dieser Anteil auf national und international vergleichsweise hohe 75 Prozent angewachsen (Indikator 3) und bei den jährlich erhobenen Verkehrsmittelfrequenzen und -leistungen (Indikator 1) sowie bei der im Rahmen der städtischen Bevölkerungsbefragung erfragten Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln (Indikator 2) zeigten die Entwicklungen bis zum Jahr 2019 weiterhin in die gewünschte Richtung. Im Pandemiejahr 2020 ist das Verkehrsaufkommen zwar insgesamt deutlich gesunken, aber nicht gleichmässig über alle Verkehrsmittel: Das Passagieraufkommen im ÖV ist sehr viel stärker zurückgegangen als die MIV-Frequenzen, während die Velofrequenzen trotz oder gerade wegen der Pandemie stark zugenommen haben. Ob und wie lange diese Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl nach einer Normalisierung der Lage nachwirken, ist aktuell schwer abzuschätzen. Die nächste Modalsplit-Erhebung des Bundes war für 2020 geplant, wurde jedoch auf 2021 verschoben und wird demnach immer noch in weiten Teilen das Mobilitätsverhalten während der Pandemielage abbilden. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 kann somit nur bedingt für die Beurteilung herangezogen werden, ob und inwieweit das Ziel der Städteinitiative (Art. 124 Gemeindeordnung) erreicht werden wird. Bis zum Zielerreichungshorizont 2025 der Stadtverkehrsstrategie ist allerdings von einer Rückkehr der vorpandemischen Entwicklungstrends auszugehen. Deshalb wird das Ziel, den Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am Modalsplit zu erhöhen, in dieser Zeitperspektive weiterhin als erreichbar eingestuft.

Das Angebot und die Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, muss in der Zielerreichung differenziert und in Teilen kritisch beurteilt werden: Das ÖV-Angebot auf Stadtgebiet wird seit Jahren kontinuierlich ausgebaut (Indikator 4). Die Pünktlichkeit als Messgrösse der Attraktivität des ÖV (Indikator 5) hat sich zwar 2020 stark erhöht, bei einer Normalisierung der Lage dürfte sich aber wieder in etwa das vorherige Pünktlichkeitsniveau einstellen.

Das Angebot und die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr (Indikator 6) wurden 2019 mit der Neugestaltung von verschiedenen Fusswegen und Plätzen sowie der Einrichtung von weiteren Begegnungszonen verbessert. Eine Herausforderung bleibt dagegen die Umsetzung des Routennetzes des Masterplans Velo, die stetig, aber doch langsam voranschreitet (Indikator 7), da Strassenbauprojekte grundsätzlich eine lange Entwicklungszeit haben und sich zudem solche an wichtigen Routen verzögern. Bis 2025 werden aber mit der Umsetzung wichtiger Abschnitte des Routennetzes (Stadtunnel, Sihlquai, Mythenquai, Langstrasse etc.) wesentliche Verbesserungen für den Veloverkehr erreicht. Zudem sollen zukünftig vermehrt auch ergän-

zend zu Strassenbauprojekten mit einfachen baulichen, signalisatorischen und Markierungsmassnahmen rasche Verbesserungen am Routennetz umgesetzt werden.

Die Bevölkerungsbefragung 2019 zeigt entsprechend deutliche Unterschiede in der Attraktivitätsbeurteilung des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs: Während sehr grosse Mehrheiten die Verkehrsqualität im ÖV beziehungsweise zu Fuss positiv beurteilen, wird diejenige des Veloverkehrs von annähernd der Hälfte der Befragten kritisch gesehen (Indikator 8).

Das Ziel, die Kapazität für den MIV bis 2025 nicht zu erhöhen, scheint weiterhin erreichbar, auch wenn die Daten zum 2020 an den Stadtgrenzen gemessenen MIV-Aufkommen sowie zu den die Stadtgrenzen per S-Bahn querenden Passagierzahlen aufgrund der Pandemie ausserhalb der Norm sind und nicht für eine Trendabschätzung verwendet werden können (Indikator 9). Von 2012 bis 2019 minim zugenommen hat die Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze (Indikator 10), allerdings sind die im Jahr 2020 realisierten Kompensationen von Parkplätzen in der blauen Zone bei ausreichender Anzahl von Privatparkplätzen in der Umgebung wegen des zweijährlichen Datenerhebungszyklus noch nicht berücksichtigt. Aufgrund der neu eingeführten systematischen Prüfung dieses Kompensationspotenzials bei Strassenbauprojekten wird die Zahl der aufgehobenen Parkplätze künftig spürbar zunehmen.

Beim Ziel, die 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umzusetzen, ist in den aktuellsten für diesen Bericht vorliegenden Klimabilanzen des Jahres 2018 keine Verbesserung erkennbar. Sowohl der Primärenergieverbrauch (Indikator 11) als auch die Treibhausgasemissionen (Indikator 12) pro Person im Verkehr auf Stadtgebiet blieben gegenüber den vorherigen Bilanzen praktisch unverändert. Die Erreichung dieses Ziels wird deshalb als sehr kritisch eingestuft.

Die Strassenlärmsanierung durch Temporeduktionen wurde auch im Jahr 2020 weiter vorangetrieben: Allein in diesem Jahr wurden Tempo-30-Strecken und -Zonen umgesetzt, von denen etwa 2600 Anwohnerinnen und Anwohner profitieren (Indikator 13). Trotzdem leben noch viele Menschen an Strassen mit zu hohen Lärmimmissionen. Zwar war die Luftschadstoffbelastung im Jahr 2020 auf dem Stadtgebiet deutlich tiefer als im Vorjahr, insgesamt trägt der Verkehr aber nach wie vor einen grossen Anteil bei (Indikator 14). Die Erreichung des Ziels, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen, bleibt deshalb eine grosse Herausforderung.

Besorgniserregend ist weiterhin die Entwicklung der Unfallzahlen beim Veloverkehr (Indikator 15): Auch im Jahr 2020 sind – bei angesichts der Pandemie insgesamt sinkenden Unfallzahlen, allerdings auch stark zunehmenden Velofrequenzen – wieder deutlich mehr Velofahrerinnen und Velofahrer verunfallt als im Vorjahr. Der Handlungsbedarf bleibt gross, deshalb gehört «Sicher Velofahren» zu den strategischen Schwerpunkten des Stadtrates, und im Programm «Velo Sicuro» werden seit dem Jahr 2019 Unfallherde des Veloverkehrs identifiziert und saniert. Aber auch

durch Temporeduktionen und Kampagnen soll die Veloverkehrssicherheit weiterhin erhöht werden. Die Anzahl zu Fuss oder im MIV verunfallter Personen nimmt dagegen seit einigen Jahren trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum ab, im Pandemiejahr 2020 sogar sehr deutlich. ÖV-Passagiere verletzen sich generell nur sehr wenige bei Verkehrsunfällen. Entsprechend wird die generelle Verkehrssicherheit in der aktuellsten Bevölkerungsbefragung überwiegend als gut beurteilt (Indikator 16). Das Ziel, die Qualität des öffentlichen Raums zu steigern, wird mit diversen Aufwertungsprojekten verfolgt. Das Aus-

mass an Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung des Stadtraums wird von einer deutlichen Bevölkerungsmehrheit als angemessen beurteilt (Indikator 17).

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. Vorübergehende Pandemieeffekte werden in der Beurteilung ausgeklammert. Zudem wird eingeschätzt, ob ein Ziel bis 2025 erreichbar ist oder ob die Zielerreichung als (sehr) kritisch beurteilt werden muss.

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	■

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

* Beim 2000-Watt-Ziel liegt der Zielerreichungshorizont auf dem Jahr 2050, nicht auf dem Jahr 2025.

Aktionsplan und Fortschritt 2020

Was planen und realisieren wir?

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.

Strategische Planungen	Massnahmen		
	VBZ-Netzentwicklungsstrategie	Künftige Verkehrsnachfrage durch den öffentlichen Verkehr bewältigen und dadurch Quartiere entwickeln, Attraktivität erhöhen und Emissionen verringern	<ul style="list-style-type: none"> – Tramverbindung Affoltern – Zweite Etappe Limmattalbahn (Abschnitt Bahnhof Altstetten bis Farbhof) – Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 – Umstellung Linien 69, 80 und 83 auf Trolleybusbetrieb – Umstellung verschiedener Standard- und Quartierbuslinien auf Batteriebetrieb – Angebotsausbau Buslinie 83 – Angebotsausbau ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist – Zuverlässigkeit Tram und Bus verbessern – Angebotsausbau ÖV im Hochschulgebiet Zürich Zentrum
	Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen	Attraktivität des öffentlichen Raums für den Fuss- und den Veloverkehr erhöhen sowie die Zugänge zum See verbessern	<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden – Aufwertung Quartierzentrum Morgental – Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse – Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai) – Ausbau Unterführungen Wollishofen – Aufwertung Seezugang Tiefenbrunnen (SBB-Unterführung) – Sanierung Mischflächen Fuss-/Veloverkehr – Piazza Pop-up – Aufwertung Quartierzentrum Nordbrücke neu
	Masterplan und Bauprogramm Velo	Steigerung der Velonutzung dank eines durchgehenden, sicheren Veloroutennetzes sowie Neu- und Ausbau von Veloabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Veloroute Sihl–Limmat mit Veloquerung und -station unter dem Hauptbahnhof – Veloroute Seebecken – Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse–Talstrasse – «Fil bleu» Glattal – Sihlquerung Velo beim Hauptbahnhof (Gessnerbrücke) – Sihlcity-Velosteg – Velostation Stadelhofen – Velo Sicuro – Veloroute Affoltern–Oerlikon
	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsberatungen sowie zielgruppenorientierte Unterstützung der Verkehrsteilnehmenden zugunsten eines stadt- und umweltgerechten Mobilitätsverhaltens	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsmassnahmen Stadtverwaltung
	Strassenlärm-sanierung	Lärmschutz der Wohnbevölkerung durch den Überlandpark, Temporeduktionen sowie durch weitere Massnahmen an der Quelle	<ul style="list-style-type: none"> – Überlandpark (Einhausung Schwamendingen) – Tempo 30 auf kommunalen Strassen – Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen – Teststrecken lärmarme Beläge – Gesamtkonzept zur Strassenlärm-sanierung
	Parkraumplanung und -bewirtschaftung	Reduktion der Anzahl Autofahrten sowie Nutzung frei gewordener Strassenflächen zugunsten anderer Bedürfnisse und Aufwertungen des öffentlichen Raums	<ul style="list-style-type: none"> – Kompensation Parkplätze blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze – Angemessene Gebühren für die Parkierung auf öffentlichem Grund neu
	Verkehrsmanagement	Stablen, gleichmässigen Verkehrsablauf in stadtverträglicher Menge gewährleisten, um unter anderem den ÖV zu beschleunigen und den Komfort für den Veloverkehr zu erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> – Flüssiges Velofahren – Bevorzugung an ausgewählten Knoten – Erreichbarkeit der Trams für Fussverkehr steuern ✓

✓ : 2020 in den Betrieb übergegangene Massnahmen
neu : 2020 neu hinzugekommene Massnahmen

Strategische Planungen		Massnahmen
	Zugänglichkeit Bahnhöfe	Sicheren und komfortablen Zugang zu den innerstädtischen Bahnhöfen für den Fuss- und den Veloverkehr ermöglichen – Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten – Verbesserung Zugang Bahnhof Wipkingen im Zuge SBB-Projekt – Masterplan HB/Central neu
	Gewerbe- und Güterverkehr	Neue oder optimierte Lösungen für die effiziente, stadtverträgliche Abwicklung des Gewerbe- und Güterverkehrs sowie der Anlieferung – Güterverkehrs- und Logistikkonzept Stadt Zürich – Anlieferungs- und Gewerbeverkehrskonzept – Förderung der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr
	Smart Mobility	Förderung einer stadtverträglichen und ressourcenschonenden Mobilität mit innovativen Lösungen mittels Vernetzung und Partizipation sowie durch die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung – Pilotprojekt VBZ Pikmi (ehemals FlexNetz) ✓ – Multimodale Mobilitätsplattform inklusive ZüriMobil-Stationen ✓ – Plattform Vianova neu

✓ : 2020 in den Betrieb übergegangene Massnahmen

neu : 2020 neu hinzugekommene Massnahmen

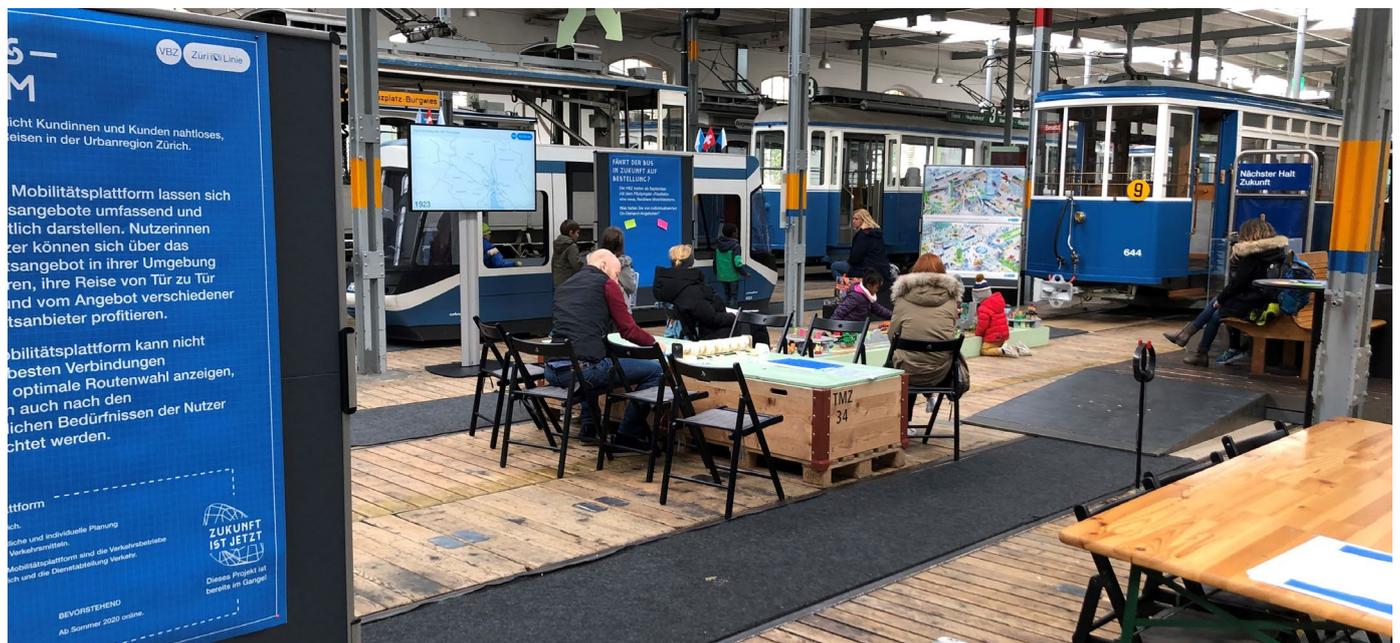
Fortschritte 2020

VBZ-Netzentwicklungsstrategie



Da die Umsetzung der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 weit fortgeschritten ist und durch den negativen Volksentscheid zum Rosengartentunnel/-tram die nächsten Ausbauschritte infrage gestellt sind, wurde 2020 die Erarbeitung einer neuen Netzentwicklungsstrategie mit Horizont 2040 angestossen. Die Siedlungsentwicklung, die neue kommunale Richtplanung sowie die technologischen Entwicklungen im Mobilitätsumfeld haben die VBZ dazu veranlasst, vorgelagert noch einen Schritt weiterzudenken und ein Zukunftsbild zum ÖV 2050 zu entwickeln. 2020 wurden im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens Ideen und Vorschläge der Bevölkerung in diesen Prozess eingebracht. Die Synthese des Zukunftsbilds als Grundlage zur künftigen Netzentwicklungsstrategie wird 2021 vorliegen. Für das Tram Affoltern als wesentlichen Teil der VBZ-Netzentwicklungsstrategie konnte im Herbst 2020 das Bauprojekt gestartet werden, das bis 2022 inklusive Kostenvorschlag vorliegen soll. Die zweite Etappe der Limmattalbahn mit dem Abschnitt Bahnhof Altstetten bis Farbhof befindet sich im Bau und soll Ende 2022 in Betrieb gehen. 2018 konnte die Fahrplanstabilität der Trolleybuslinie 31 durch die Inbetriebnahme der elektronischen Busspur auf der Hohlstrasse zwischen Hard- und Duttweilerbrücke verbessert werden. Weitere wichtige Projekte zur Erhöhung der Fahrplanstabilität auf dieser Linie verzögern sich allerdings: Die Störstellen auf der Hohlstrasse beim Bahnhof Altstetten sowie beim Zeltweg können voraussichtlich erst in einigen Jahren zu Teilen entschärft werden. Die Verbesserung der Pünktlichkeit von Buslinien bleibt ein zentrales Ziel zur Gewährleistung einer hohen Attraktivität

des ÖV. Die Arbeitsgruppe ÖV-Zuverlässigkeit hat deshalb diverse Problemstellen im Busnetz analysiert und mögliche Massnahmenansätze entwickelt, die nun weiter vertieft werden. So werden beispielsweise Verbesserungen auf der Europabrücke und in der Hardstrasse angestrebt. Die Buslinie 83 vom Bahnhof Altstetten zum Milchbuck schreibt ihre Erfolgsgeschichte weiter: Im Jahr 2020 wurde an Werktagen tagsüber sowie samstags von 8 bis 20 Uhr ein 15-Minuten-Takt eingeführt und die Linie wurde auf Trolleybusbetrieb umgestellt. Auch die Umsetzung weiterer Teile der Elektrifizierungsstrategie der VBZ rückt näher. So sind 2020 die Projektierungsarbeiten für die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 weitgehend erfolgt, 2021 beginnen die Plangenehmigungsverfahren. Ebenfalls sind im Jahr 2020 diverse Vorbereitungsarbeiten für die 2021 bevorstehende Inbetriebnahme neuer Batteriebusse auf verschiedenen Quartierbuslinien getätigt worden. Obschon die Planungen im Spitalcluster Lengg einen langfristigen Horizont haben, rückt die Fertigstellung relevanter Hochbauten näher, weshalb verschiedene Massnahmen für eine verbesserte ÖV-Erschliessung ausgearbeitet werden. Rechtzeitig zur Eröffnung des Kinderspitals im Jahr 2023 soll ein neues Buskonzept umgesetzt werden. Ähnlich verhält es sich beim Hochschulgebiet, wo ETH, Universität und Universitätsspital Ausbauten planen – hier soll die Erschliessung mit Infrastrukturmassnahmen verbessert und der Verkehrsfluss auch bei wachsendem Verkehrsaufkommen gewährleistet werden. Mit welchen Ansätzen ausreichende Kapazitäten sichergestellt werden können, ist Gegenstand laufender Untersuchungen.



Mitwirkungsverfahren VBZ 2050. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich

Fortschritte 2020

Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen



Die Neugestaltung des Quartierzentrums Morgental ist seit 2020 im Bau und soll bis Sommer 2021 fertiggestellt werden. Der Ausbau der Unterführung beim Bahnhof Wollishofen ist abgeschlossen und die Verbreiterung der Unterführung Bachstrasse ist in Planung, 2021 werden die informellen Mitwirkungsverfahren gemäss Strassengesetz durchgeführt. Bei der Unterführung Strandbadweg schreiten die Projektierungsarbeiten planmässig voran. Auf der anderen Seeseite befinden sich die Abklärungen zur Machbarkeit der Aufwertung des Seezugangs Tiefenbrunnen in Bearbeitung.

Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit im Projekt zur Aufwertung der Riviera (Utoquai/Limmatquai) wurde durchgeführt und in der Projektentwicklung berücksichtigt. Zusätzliche Abklärungen zum Thema Hitzeminderung und Schwammstadt benötigen noch Zeit. Aufgrund eines politischen Vorstosses wurden auch für das Projekt zur Aufwertung der Uraniastrasse respektive der Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse Abklärungen zur Leistungsfähigkeit vorgenommen, und die Projektentwicklung wurde darauf basierend fortgesetzt. Das Projekt für die Aufwertung des Quartierzentrums Albisrieden wurde im Jahr 2017 öffentlich aufgelegt. Die eingegangenen Rekurse sind nach wie vor hängig, was die Umsetzung weiter verzögert.

Aus der Analyse zur Sanierung von Mischflächen Fuss-/Veloverkehr gingen knapp 80 Örtlichkeiten hervor, bei denen die gemeinsamen Flächen zu schmal beziehungsweise unzureichend signalisiert sind. Bisher konnten an 15 Abschnitten Verbesserungen umgesetzt werden. Neu werden

beispielsweise die Velofahrerinnen und Velofahrer an der Freiestrasse und an der Seestrasse im Bereich des Bahnhofs Wollishofen auf der Fahrbahn geführt anstatt wie vorher auf dem Trottoir respektive durch den Wartebereich der Tramhaltestelle. Weitere Verbesserungen an rund 20 Abschnitten bedürfen der Auslösung von Strassenbauprojekten, weshalb die Sanierung aller kritischen Abschnitte erst mittelfristig möglich ist. Die Arbeitsgruppe «Gemeinsame Flächen Fuss- und Veloverkehr» hat sich nach Abschluss der Analyse per Ende 2020 aufgelöst.

Im Jahr 2020 konnte das Projekt «Piazza Pop-up», bei dem an verschiedenen Örtlichkeiten in der Stadt temporär mobile Gestaltungselemente wie Bänke, Tische und Pflanzbeete platziert werden, bereits in die vierte Saison starten. 2020 neu dazugekommen sind Standorte am Waldgarten in Schwamendingen und am Hubertus. Aus vergangenen Saisons weiterhin in Betrieb sind der Berninaplatz, die Brache beim Dammsteg und der Vorplatz des Quartiertreffs Zehntenhaus in Affoltern.

Das Quartierzentrum Nordbrücke ist ein kommunaler Fussgängerbereich in der Stadt Zürich. Im Jahr 2015 wurde der Röschiachplatz neu gestaltet, 2014 die SBB-Überführung (Nordbrücke) saniert. Mit der von der SBB geplanten Erneuerung des Bahnhofs Wipkingen stehen in naher Zukunft weitere gewichtige Veränderungen an. Das Tiefbauamt prüft mit einer Studie, wie das Quartierzentrum unter Einbezug der anstehenden Veränderungen und der Interessenvertreterinnen und -vertreter aus dem Quartier weiter aufgewertet werden kann.



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

Fortschritte 2020

Masterplan und Bauprogramm Velo



Im Jahr 2020 wurden an mehreren Abschnitten Verbesserungen des Velonetzes umgesetzt, u. a. an der Tannenstrasse, am Bahnhofquai, an der Regensbergstrasse und am Manesseplatz. Ebenfalls konnte der Marie-Heim-Vögtlin-Weg für den Veloverkehr geöffnet werden.

Die Umsetzungen der durchgängigen Velorouten Seeböcken und Sihl-Limmat hinken aufgrund von Projektanpassungen und -überprüfungen dem ursprünglichen Zeitplan hinterher. In Bezug auf das Stadtzentrum ist die Projektierung zur Nutzung des Stadttunnels weit gediehen, die Volksabstimmung ist für 2021 und der Baustart für 2022 geplant. Das Projekt «Gessnerbrücke» wurde sistiert, die Brücke ist nun Teil des Perimeters der Testplanung «HB/Central». Im Rahmen dieser Testplanung wird ein Masterplan entwickelt. Sobald dieser vorliegt, wird der Projektauftrag «Gessnerbrücke» angepasst und die Bearbeitung wieder aufgenommen. Für den Abschnitt Talstrasse der innenstadtquerenden Veloroute wurde die Projektierung vorangetrieben. Das Vorprojekt ist abgeschlossen.

Für den «Fil bleu Glatt», den Ausbau des Glattuferwegs zu einer regionalen Veloverbindung, konnte die Machbarkeitsstudie abgeschlossen werden. Für den ersten Abschnitt «Altried» ist ein Projekt in Arbeit, das bis im Jahr 2023 umgesetzt werden soll.

Ergänzend zur städtischen Projektierung für den Velosteg beim Einkaufszentrum Sihlcity hat die Eigentümerin in einem Neugestaltungsplan ihrer Aussenanlagen ebenfalls ein Projekt für einen Steg erarbeitet. Zurzeit wird abgeklärt, welche der beiden Varianten weitergeführt werden soll.

Die Velostation am wichtigen städtischen Umsteigepunkt Stadelhofen wird zusammen mit dem Ersatzneubau des Hauses «Zum Falken» erstellt. Dessen Baustart verzögerte sich jüngst und wird nun voraussichtlich im Frühling 2022 erfolgen.

Dank des Projekts «Velo Sicuro» konnten verschiedene als Velounfallherde identifizierte Stellen mit situationsspezifischen Massnahmen entschärft werden, beispielsweise am Bucheggplatz, an der Dörflistrasse und am Hubertus.

Im Jahr 2020 wurde die städtische Volksinitiative «Sichere Velorouten» mit über 70 Prozent Zustimmung angenommen. Darauf basierend wurde die «Velostrategie 2030» erarbeitet, die 2021 verabschiedet wird und den «Masterplan Velo» ersetzt. Auf Nebenachsen sollen attraktive, sichere und durchgängige Veloverbindungen realisiert werden. Neben partiellen Fahrverboten und abschnittswisen Aufhebungen des Rechtsvortritts sind weitere Massnahmen vorgesehen, um das Velofahren zu erleichtern und zu fördern. Dazu gehören Tempo 30, das Aufheben und Versetzen von Parkplätzen, Markierungen für die Sichtbarkeit, zusätzliche Velostreifen an Knotenzufahrten sowie eine velogerechte Lichtsignalsteuerung. Noch im Jahr 2020 wurden an der Baslerstrasse erste Sofortmassnahmen umgesetzt, um schnell und ohne bauliche Massnahmen eine Verbesserung zu erreichen. In den Jahren 2024/2025 folgt dort ein Bauprojekt, um die Anforderungen im Sinne der Volksinitiative zu erfüllen. Weitere Routen auf den Verbindungen Affoltern-Oerlikon und Oerlikon-Zollikon sind für das Jahr 2021/22 geplant.



Velostreifen Bahnhofquai. Foto: Stadt, Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2020

Mobilitätsmanagement



Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitarbeitenden des Tiefbauamts, der Verkehrsbetriebe Zürich sowie der Dienstabteilung Verkehr, hat 2020 die Grundlage für die Zusammenarbeit und die zu ergreifenden Massnahmen für die nächsten fünf Jahre erarbeitet. Die daraus resultierende Neukonzeption «Strategische Planung Mobilitätsmanagement» wurde im Dezember 2020 verabschiedet. Ende 2020 wurde das Pilotprojekt «Mobilitätsmassnahmen Stadtverwaltung» mit den Dienstabteilungen Tiefbauamt, Umwelt- und Gesundheitsschutz und Verkehrsbetriebe Zürich gestartet.

Das Beratungsangebot «Impuls Mobilität» wurde im Jahr 2020 um weitere zwei Jahre verlängert. Aufgrund der Pandemie waren die Rahmenbedingungen für Beratungen schwierig, neu wurden deshalb Online-Beratungen angeboten. Zudem wurde 2020 ein Fokus auf die Beratung von Architekturbüros gelegt. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen konnten 15 Impulsberatungen bei Unternehmen und Wohnbauträgern durchgeführt werden. Die Zielgruppe der Architekturbüros nutzte die Beratung vor allem im Sinne einer Weiterbildung zum Thema Mobilitätsinfrastruktur. Die Anfragen für Bauten mit wenigen Parkplätzen (autoarme Nutzungen) nehmen seit einigen Jahren stetig zu. Das Tiefbauamt nimmt in diesem Thema eine beratende und

prüfende Rolle ein. Während sich die autoarmen Projekte lange auf grosse Bauträger und Projekte konzentrierten, ist in letzter Zeit eine Zunahme der Anfragen in Bezug auf kleinere Bauprojekte zu verzeichnen.

Bei Gebietsentwicklungen hat die Bedeutung von Mobilitätskonzepten in den letzten Jahren ebenfalls zugenommen. So arbeiten Kanton und Stadt momentan im Gebiet Lengg mit den dortigen Gesundheitsinstitutionen daran, die Anzahl an MIV-Fahrten mittels Mobilitätsmanagement-Massnahmen (beispielsweise Kriterien für die Nutzung von Personalparkplätzen, Parkraumbewirtschaftung, Förderung der Velo- und der ÖV-Nutzung) zu verringern.

Grün Stadt Zürich hat in der Reihe «Züri z'Fuess» drei neue Spaziergänge zum Thema Stadtbäume erarbeitet. Neu ist in dieser Reihe auch der Quartiersspaziergang «Unterwegs in Hottingen» erhältlich. Insgesamt stehen der Bevölkerung inzwischen 29 «Züri z'Fuess»-Quartier- und -Themenspaziergänge zur Verfügung.

Das Urban Bike Festival musste im Jahr 2020 digital durchgeführt werden. Während acht Stunden an zwei Tagen konnten über hundert Kurzclips zu Produkten, Experten-Talks, ein Velo-Quiz, Inputs zur Velosicherheit und sportliche Highlights online verfolgt und über verschiedene Kanäle geteilt werden.



Dienstvelos Stadt Zürich. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2020

Strassenlärmsanierung



Der Bau der Einhausung Schwamendingen (Überlandpark) ist seit März 2019 im Gang. Die Bauarbeiten werden etwa sechs Jahre dauern. Danach profitieren die Anwohnerinnen und Anwohner entlang des neuen Bauwerks von einer deutlichen Lärmmentlastung.

Die beim Bundesgericht vorgebrachten Beschwerden gegen diverse Geschwindigkeitsreduktionen von 50 auf 30 km/h auf kommunalen und überkommunalen Strassen wurden abgewiesen. Auf Basis der gesicherten Rechtsprechung hinsichtlich Strassenlärmsanierung mittels Tempo-reduktionen sind auch im Jahr 2020 zahlreiche Strecken neu mit Tempo 30 signalisiert worden. Im Rahmen von Strassenbauprojekten wird bei Vorliegen übermässiger Lärmimmissionen Tempo 30 statt 50 systematisch geprüft. Da von den bisherigen Massnahmen zur Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion lediglich rund 35 000 Betroffene profitieren werden, hat der Stadtrat den Auftrag für die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts zur Strassenlärmsanierung erteilt. Damit soll die überwiegende Mehrheit der Betroffenen von übermässigem Strassenlärm entlastet werden. Die Planungsarbeiten sind weit fortgeschritten, ein diesbezüglicher Richtungsentscheid des Stadtrates steht aber noch aus.

Gestützt auf die jüngsten Gerichtsentscheide steht zur Strassenlärmsanierung nach wie vor Tempo 30 statt 50 im Vordergrund. Diese Massnahme ist wirksam und einfach umzusetzen, ausserdem bringt sie wertvolle Synergien mit sich wie z. B. die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität. 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 über dem Immissionsgrenzwert.

Ergänzend sollen vermehrt lärmarme Beläge zum Einsatz kommen. Deren Wirksamkeit im zeitlichen Ablauf testet die Stadt Zürich an über 20 Strassenabschnitten. Davon profitieren über 2000 Bewohnerinnen und Bewohner durch Lärminderungen. Die aktuellen Messresultate zeigen allerdings eine rasch abnehmende Wirksamkeit im zeitlichen Ablauf.

Im Anschluss an den erfolgreichen «Tempo 30 nachts»-Versuch an vier Teststrecken ist an der Höschgasse erstmals Tempo 30 nachts signalisiert worden.



Tempo 30 Waffenplatzstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2020 Parkraumplanung und -bewirtschaftung



In der mehrjährigen Pilotphase zur Kompensation von Blaue-Zone-Parkplätzen wurde an 32 untersuchten Strassenabschnitten ein Kompensationspotenzial von rund 1700 Parkplätzen identifiziert. Tatsächlich aufgehoben wurden davon bis 2020 knapp 150 Parkplätze, die Aufhebung weiterer knapp 500 Parkplätze an diesen Abschnitten ist geplant. Im Rahmen des 2019 systematisierten Vorgehens wird nun bei allen Strassenprojekten das Kompensationspotenzial geprüft. Allein im Jahr 2020 ist als Folge davon ein Kompensationspotenzial von knapp 1400 Parkplätzen hinzugekommen. Im Rahmen der 2020 in Angriff genommenen Strassenprojekte wurde darauf basierend die Aufhebung von über 750 weiteren Blaue-Zone-Parkplätzen geplant. Effektiv aufgehoben wurden davon im Berichtsjahr lediglich gut 100 Parkplätze. Es darf davon ausgegangen werden, dass diese Zahl in den nächsten Jahren ansteigen wird.

Die unterschiedlichen Regelungen des Parkierens auf öffentlichem Grund der Stadt Zürich sind zahlreich und nicht immer schlüssig. Hinzu kommen neue Mobilitätsangebote und verändertes Mobilitätsverhalten. Mit der neuen Parkkartenverordnung wird das bestehende Parkkartenangebot vereinfacht. Für Gewerbetreibende wird eine Jahresparkkarte geschaffen. Eine Parkkarte wird für den stationslosen Autoverleih kreiert. Zudem soll eine Nachtparkgebühr eingeführt werden.

Fortschritte 2020 Verkehrsmanagement



Im Jahr 2020 lagen die thematischen Schwerpunkte der Arbeitsgruppe Integriertes Verkehrsmanagement auf einem neuartigen Ansatz für ein Verkehrsmodell sowie auf radarbasierenden Technologien für die Verkehrszählung. In den durch die Arbeitsgruppe bearbeiteten oder verfolgten Projekten wurden 2020 folgende Fortschritte erreicht:

Mit der Montage von eigenen Velo-Signalgebern und der Anpassung der Steuerlogik konnten diverse Fortschritte in der Verflüssigung des Velofahrens erzielt werden (Bevorzugung, Dauergrün, Vorstart). Der Testbetrieb einer gelb blinkenden Veloampel hat beim Astra hingegen noch keine Zustimmung gefunden. Aus diesem Grund hat die Stadt Schritte eingeleitet, um sich bezüglich dieses Bedürfnisses mit anderen Kommunen auszutauschen.

Die letzten Anpassungen zur Verbesserung des Zugangs zu Tramhaltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger sind implementiert worden. Aus diesem Grund wird diese Massnahme im Aktionsplan abgeschlossen.

Für die Busschleuse am Knoten Überland-/Neue Winterthurerstrasse wurden zur Verbesserung der Sicherheit und der Fahrdynamik Optimierungen für die Oberfläche projektiert. Der Kanton plant die Umsetzung Anfang 2021.

Im Lochergut wurden technische Voraussetzungen geschaffen, mittels eines Hilfssignals die Betriebsabläufe der VBZ in einem Pilotversuch zu optimieren. Aufgrund der Pandemie musste der Praxistest verschoben werden.

Die Bewirtschaftung der Zufahrtsachse vom Autobahnanschluss Wollishofen in die Stadt Zürich wurde mit einer Anpassung der Spurführung an den Anschlussknoten und mittels einer kaskadischen Dosierung verbessert.



Veloampel Feld-/Stauffacherstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2020

Zugänglichkeit Bahnhöfe



Mit der Verbreiterung der westseitigen Unterführung beim Bahnhof Altstetten wird erst nach dem Bau der Limmattalbahn begonnen, d. h. frühestens im Jahr 2023. Aktuell wird geprüft, das Veloabstellplatzangebot südlich der Gleise durch Optimierung der bestehenden Standorte zu erhöhen, als kurzfristige Massnahme bis zur Umsetzung der Velostation.

Um für den Fuss- und den Veloverkehr sichere und komfortable Zugänge zu den städtischen Bahnhöfen zu erreichen, wurde im Jahr 2019 in Bezug auf den von den SBB vorgesehenen Umbau des Bahnhofs Wipkingen mit der Planung verbesserter Zugänge zum Bahnhof begonnen. In Zusammenarbeit mit den SBB werden eine direkte Anbindung des Bahnhofs an den öffentlichen Raum der Nordbrücke, ein gemeinsames Dach für den Zugang und die ÖV-Haltestelle sowie eine Vergrösserung der Warte- und Aufenthaltsbereiche auf der Nordbrücke (Brückenverbreiterung) geplant. Mit dem «Masterplan HB/Central 2050» soll ein breit abgestütztes städtebaulich-stadträumlich-sozialräumlich-verkehrlich-stadtklimatisches Zukunftsbild für den Raum um den Hauptbahnhof festgelegt werden. Der Masterplan zeigt eine Entwicklungsvorstellung bis 2050 auf und macht Aussagen zu Umsetzungsmassnahmen und angestrebten Etappierungsschritten. Die Bearbeitung der Testplanung hat 2020 begonnen, erste Erkenntnisse werden Anfang 2023 vorliegen.

Fortschritte 2020

Gewerbe- und Güterverkehr



Im Jahr 2020 wurde für das Güterverkehrs- und Logistikkonzept der Stadt Zürich ein Schlussbericht entworfen. Der Bericht befindet sich noch in der Vernehmlassung, die bis Mitte 2021 abgeschlossen werden soll.

Zusätzlich wurde im Rahmen dieses Projekts eine stadträumliche Vertiefungsstudie für das bedeutendste Logistikareal in der Stadt, das SBB-Areal Hardfeld, erarbeitet. Die Studie zeigt, dass es auf diesem Areal möglich sein sollte, neben der heutigen Nutzung, dem Massengutumschlag, dem Freiverlad und der Entsorgungslogistik, die Konsumgutlogistik insbesondere im Hinblick auf die stadtverträgliche Versorgung der Innenstadt zu ergänzen, für die das Hardfeld einen idealen Standort darstellt. Die Studie sieht auch Möglichkeiten zur Öffnung des Areals vor. Durch den Gleisuferweg sollen Einblicke in dieses Areal ermöglicht und beispielsweise Grünflächen oder Gastronomieangebote genutzt werden können. In den oberen Stockwerken sind Arbeitsplätze vorgesehen. Eine grosse Herausforderung stellt die Verkehrserschliessung des Areals über die Hohlstrasse dar, die heute bereits stark belastet ist.

Das Anlieferungskonzept wurde um das Thema Gewerkeparkerung erweitert und es wurde ein entsprechender Projektbeschrieb erstellt. Die Konzeptausarbeitung startet Anfang 2021.

Neben der Arbeit an den beiden Konzepten wurden im Jahr 2020 im Rahmen dieser strategischen Planung verschiedene Projekte wie «Cargo sous terrain» begleitet und der Erfahrungsaustausch zum Güterverkehr mit Unternehmen, Verbänden, Städten und Forschungsstellen weiterverfolgt.



Güterverkehr im Niederdorf. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2020

Smart Mobility



Mit Pikmi (ehemals FlexNetz) konnte Ende 2020 das erste On-Demand-Angebot im öffentlichen Verkehr in der Stadt Zürich gestartet werden. Im Raum Altstetten und Albisrieden (bis Triemli) verkehren Kleinbusse nach Bedarf und halten an Haltepunkten, die den Nutzerinnen und Nutzern in der Pikmi-App angezeigt werden. Das Hintergrundsystem versucht, in Echtzeit ähnliche Fahrtwünsche zu bündeln, damit die Fahrzeuge bestmöglich ausgelastet werden. Der Betrieb wird wissenschaftlich begleitet und die Bevölkerung sowie Anspruchsgruppen wie Quartiervereine, Behindertenverbände oder das Taxigewerbe werden über Mitwirkungsmöglichkeiten in die Weiterentwicklung einbezogen.

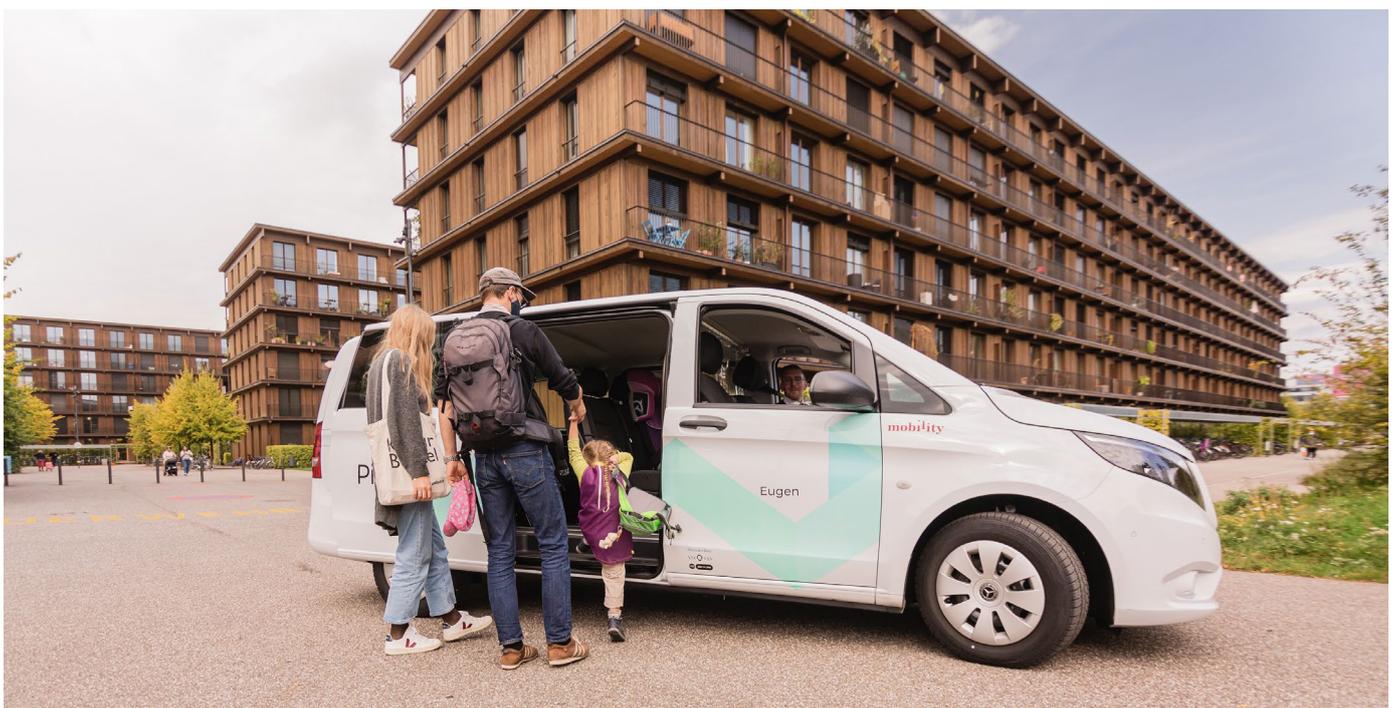
Auch die multimodale Mobilitätsplattform «ZüriMobil» wurde plangemäss im August 2020 lanciert. Sie hat zum Ziel, das Mobilitätsangebot der Urbanregion Zürich in einer App verfügbar zu machen und durch einen einfacheren Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen Verhaltensänderungen hin zu einer stadtverträglicheren Mobilität zu erleichtern und anzustossen. Der Einstieg in die App erfolgt über eine innovative kartenbasierte Oberfläche. Aktuell sind der gesamte ÖV, PubliBike, Mobility, TIER und Voi in die App eingebunden. Weitere Mobilitätspartner wie Taxi, Bond oder Bird folgen. Die aktuell als Pilotprojekt bis 2023 angelegte Plattform wird kontinuierlich ausgebaut und in Zusammenarbeit mit der Kundschaft noch besser auf deren Bedürfnisse ausgerichtet werden.

Die Mobilitätsangebote werden in der ZüriMobil-App digital verknüpft. Mit den ZüriMobil-Stationen werden sie auch

physisch zusammengebracht. 2020 wurde im Rahmen eines zunächst auf zwei Jahre ausgelegten Pilotprojekts eine erste ZüriMobil-Station an der Flurstrasse in Zürich-Altstetten errichtet, an der verschiedene Angebote der Mobilitätspartner zur Verfügung stehen. Anfang 2021 sollen zwei weitere ZüriMobil-Stationen folgen.

Die Analyse- und Controlling-Plattform Vianova integriert Sharing-Anbieter für Mikromobilität wie beispielsweise E-Scooter. Damit kann die Nutzung dieser Angebote analysiert und der Umgang mit Echtzeitdaten getestet werden. Zudem bietet die Plattform die Möglichkeit, die Einhaltung von Vorgaben wie zum Beispiel Fahrverboten zu kontrollieren oder neue Ansätze wie definierte Abstellflächen zu testen. Im Pilotprojekt werden auch Datenschutzfragen geklärt und die Grundlage für den Entscheid geschaffen, ob ein solches Werkzeug permanent für die Verwaltung von Sharing-Anbietern in der Stadt Zürich eingesetzt werden soll.

Für die neue strategische Planung «Smart Mobility» haben die Dienstabteilungen Tiefbauamt, Verkehrsbetriebe Zürich, Dienstabteilung Verkehr sowie Stadtentwicklung im Jahr 2020 strategische Grundlagen erarbeitet und ein Konzept entworfen, das 2021 verabschiedet wird. Die Zusammenarbeit der verkehrsbezogenen Dienstabteilungen mit Smart City ist zentraler Baustein dieses Konzepts und im Jahr 2020 erfolgreich angelaufen.



On-Demand-Angebot Pikmi. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich

Fazit und Ausblick

Die Mobilitätsstrategie «Stadtverkehr 2025» strebt eine umwelt- und stadtverträgliche Mobilität sowie eine Aufwertung der öffentlichen Strassen und Plätze in einer wachsenden und prosperierenden Stadt an. In den Jahren seit dem Start der Strategie 2012 bis 2019 ist es (auch) dank der aus «Stadtverkehr 2025» abgeleiteten Massnahmen gelungen, das stetige Wachstum des Verkehrsaufkommens mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, d. h. dem Fuss-, dem Velo- und dem öffentlichen Verkehr, abzudecken. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Bevölkerung und Umwelt blieben allerdings nach wie vor hoch.

Im Jahr 2020 hat die Pandemie im Stadtverkehr wie in so vielen anderen Bereichen jäh für gänzlich andere Verhältnisse gesorgt: Das Verkehrsaufkommen ist insgesamt stark zurückgegangen, einzig die Velofrequenzen haben gegenüber dem bereits grossen Wachstum der Vorjahre noch einmal deutlich zugenommen. Unter den motorisierten Verkehrsmitteln zeigt sich beim ÖV ein sehr viel grösserer pandemiebedingter Einbruch als beim MIV. Kurz gesagt haben die Individualverkehrsmittel Fuss, Velo und Auto bei der Verkehrsmittelwahl mehr Gewicht erhalten, während der ÖV angesichts möglicher Ansteckungsgefahren weniger gewählt wurde. Mit einer Normalisierung der Gesundheitslage kann eine weitgehende, an die Entwicklungen bis 2019 anknüpfende Normalisierung der Verkehrslage erwartet werden, gewisse «Nachwirkungen» könnten jedoch auch andauern. Es gilt, die positiven Effekte der Pandemie auf den Verkehr, nämlich die verstärkte Velonutzung sowie die Glättung der Verkehrsspitzen durch vermehrtes Homeoffice, so weit wie möglich in die Zukunft mitzunehmen und anderen, nicht wünschenswerten Effekten entgegenzutreten. Eine grosse Herausforderung wird in der näheren Zukunft darin bestehen, das Vertrauen der Bevölkerung in den öffentlichen Verkehr und dessen sichere Nutzung wiederherzustellen.

Nicht von der Pandemie unterbrochen wurde die Umsetzung der Strategie «Stadtverkehr 2025»: Auch im Jahr 2020 wurden Fussgängerbereiche aufgewertet, der Verkehrslärm durch Temporeduktionen an etlichen Strassenabschnitten reduziert und vielerorts die Situation für die Velofahrerinnen und -fahrer verbessert. Mit der multimodalen Mobilitätsplattform «ZüriMobil» und dem On-Demand-Angebot «Pikmi» stellten die VBZ der Bevölkerung in Pilotversuchen neue, die Chancen der Digitalisierung nutzende Angebote zur Verfügung. Im Rahmen der strategischen Planungen von «Stadtverkehr 2025» wurde 2020 intensiv an Gesamtkonzepten zur Strassenlärmsanierung und für Elektromobilität, an neuen Umsetzungskonzepten für das Mobilitätsmanagement, den Gewerbe- und Güterverkehr und für das Themenfeld Smart Mobility sowie an neuen Strategien für die Netzentwicklung der VBZ und für das Velofahren in der Stadt gearbeitet.

Mit einem öffentlichen Mitwirkungsverfahren haben die VBZ im Frühling 2020 die Arbeiten am Zukunftsbild ÖV 2050

gestartet. Die Ideen, Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung sind als Grundlage in das Testplanungsverfahren mit vier Teams eingeflossen, welche jeweils unterschiedliche Stossrichtungen entwickelt haben. Diese werden 2021 in einer Synthese zu einem Zukunftsbild zusammengefügt, das wiederum die Grundlage für die Netzentwicklungsstrategie 2040 bilden wird, welche die nächsten Ausbauschritte zur Weiterentwicklung des ÖV-Netzes aufzeigen soll.

In Nachfolge des Masterplans Velo wurde die «Velostrategie 2030» erarbeitet, die sicheres und einfaches Velofahren für alle ermöglichen soll und 2021 verabschiedet wird. Als erste Umsetzung der Volksinitiative «Sichere Velorouten» wurden Ende 2020 an der Baslerstrasse erste Sofortmassnahmen realisiert. Im Jahr 2021 werden drei Vorzugsrouten (Altstetten–Kreis 4, Tiefenbrunnen–Stadelhofen sowie Affoltern–Oerlikon) mit Signalisations- und Markierungsmassnahmen umgesetzt.

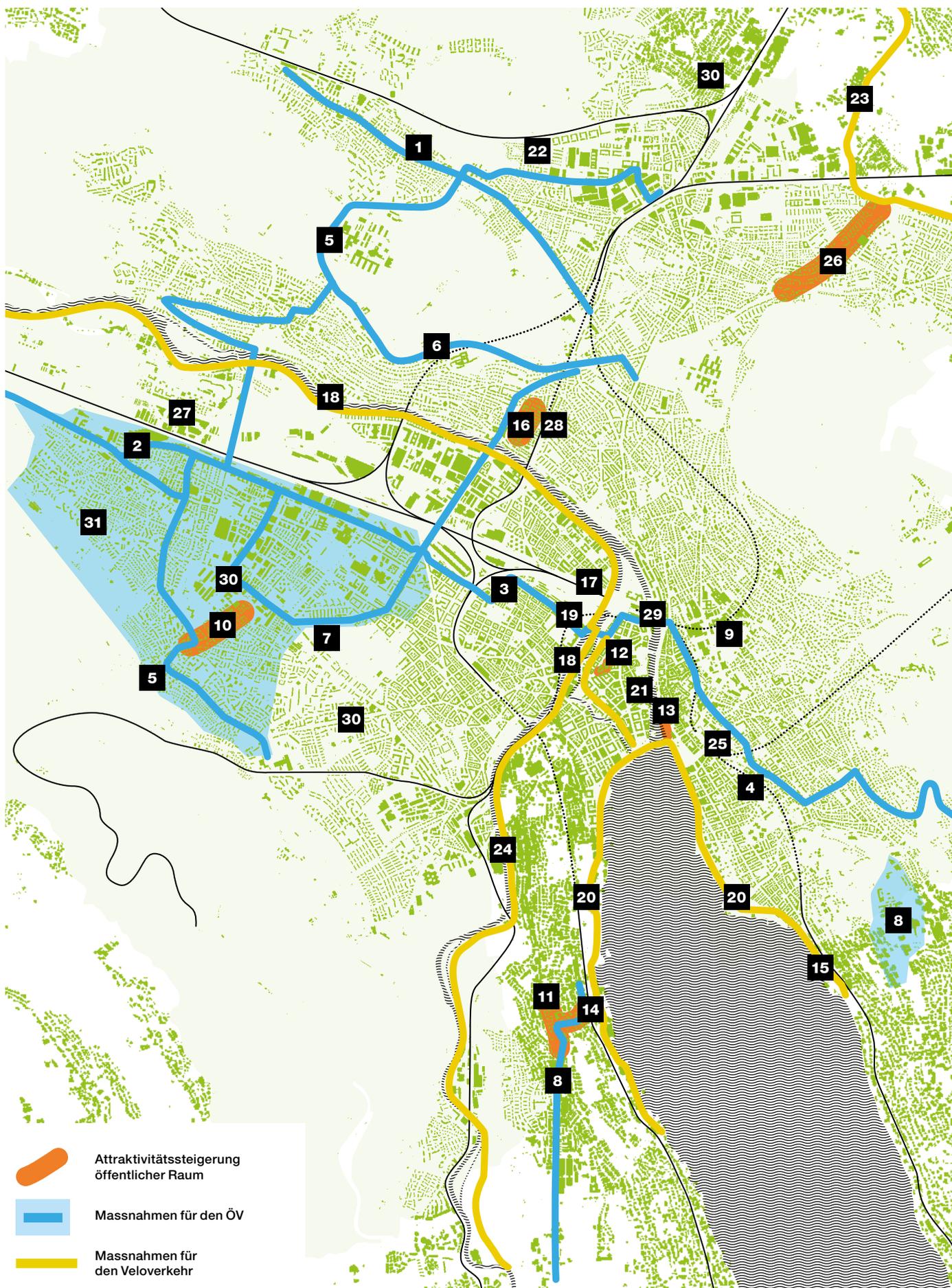
Grössere Strassenbauprojekte mit Aufwertungen von Stadträumen und Verbesserungen für den Fuss- beziehungsweise den Veloverkehr werden 2021 beispielsweise im Sihlfeldquartier, an der Affolternstrasse oder am vordersten Abschnitt des Mythenquais realisiert. Im beschränkten Strassenraum wird es jedoch zunehmend schwieriger, allen Anforderungen und Bedürfnissen nachzukommen: Die Velofahrenden benötigen durchgängige und sichere Infrastrukturen und der öffentliche Verkehr soll behinderungsfrei, möglichst auf einem Eigenstrasse, geführt werden. Gleichzeitig müssen in einer sich verdichtenden Stadt die Fussgängerflächen vergrössert, die Aufenthaltsqualität erhöht und Bäume zur Hitzeminderung erhalten sowie neu gepflanzt werden. Die dabei entstehenden Interessenkonflikte sind oft nur schwer lösbar. Dies führte in den letzten Jahren teilweise zu Blockaden sowie zeitlichen Verzögerungen von Strassenbauprojekten, wodurch wichtige Massnahmen der Mobilitätsstrategie nicht zufriedenstellend umgesetzt werden können. Die Nachfolgestrategie von «Stadtverkehr 2025», deren Erarbeitung im Jahr 2021 startet, muss daher neue, andere Herangehensweisen im Sinne einer integralen Stadtraum- und Verkehrsplanung entwickeln, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Für die nächsten ein bis zwei Jahrzehnte sollen und müssen in der Mobilitätsstrategie das aller Voraussicht nach weiter starke Bevölkerungswachstum in und um die Stadt, die zunehmende Digitalisierung des Verkehrswezens, gesellschaftliche Entwicklungen wie Sharing-Ökonomie oder zunehmende Alterung und allen voran ein konsequenter Klimaschutz berücksichtigt werden. Zur Diskussion wird dabei unter anderem die Rolle des motorisierten Individualverkehrs stehen: Auch wenn dieser weiterhin für einzelne Verkehrszwecke seine Bedeutung haben wird, muss er künftig nicht nur relativ, sondern auch absolut gesenkt werden, um Handlungsspielräume im beschränkten Strassenraum gewinnen sowie massgebliche Fortschritte beim Schutz von Bevölkerung und Umwelt erreichen zu können.

Übersichtskarte Massnahmen Aktionsplan «Stadtverkehr 2025», Stand 2020

Massnahmen VBZ-Netzentwicklungsstrategie		
1	Tramverbindung Affoltern	Birchdörfli: 16 000 Reisende/Tag (nur Tram)
2	Zweite Etappe Limmattalbahn (Abschnitt Bahnhof Altstetten bis Farbhof)	Seidelhof: 14 000 Reisende/Tag
3	Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Eigentrassierung	Kanonengasse: 15 000 Reisende/Tag
4	Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Bevorzugung im Zeltweg	Kreuzplatz: 5000 Reisende/Tag Richtung Kunsthaus
5	Elektrifizierung Buslinie 80	Mehr Kapazität, weniger CO ₂ ; Rautistrasse: 8000 Reisende/Tag; Lerchenhalde: 12 000 Reisende/Tag
6	Elektrifizierung Buslinie 69	Mehr Kapazität, weniger CO ₂ ; Waidspital: 8000 Reisende/Tag
7	Angebotsausbau und Elektrifizierung Buslinie 83	Mehr Kapazität, weniger CO ₂ ; Flurstrasse: 6000 Reisende/Tag
8	Angebotsausbau ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist	Weiter verbesserte Anbindung des Entwicklungsgebiets
9	Kapazitätsausbau Tram im Hochschulgebiet Zürich Zentrum	Dichter Fahrplan für die zentralen Einrichtungen der ETH, der Universität und des Universitätsspitals
Massnahmen Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen		
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	Aufwertung Quartierzentrum Nordbrücke	Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit
Massnahmen Masterplan und Bauprogramm Velo		
17	Veloquerung und -station unter dem Hauptbahnhof	Lückenschluss mit 1100 Abstellplätzen
18	Veloroute Sihl-Limmat	Sichere stadtquerende Verbindung
19	Sihlquerung Velo beim Hauptbahnhof (Gessnerbrücke)	Direkte, komfortable Verbindung zwischen City und Stadttunnel
20	Veloroute Seebecken	Durchgehender Veloweg von der Roten Fabrik bis zum Seefeldquai
21	Veloroute Löwenstrasse/Talstrasse	Durchgehende und sichere Innenstadtquerung
22	Veloroute Affoltern-Oerlikon	Durchgehende und sichere Veloverbindung zwischen den Bahnhöfen Affoltern und Oerlikon
23	«Fil bleu» Glattal	Eine neue Velo- und Fussverkehrsachse entlang der Glatt verbind- det die Gemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Zürich
24	Sihlcity-Velosteg	Direkte, komfortable Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Enge-Quartier
25	Velostation Stadelhofen	Zusätzlich etwa 1000 Abstellplätze
Massnahmen Strassenlärmsanierung		
26	Überlandpark (Einhausung Schwamendingen)	Etwas 5000 Personen profitieren von der Lärmsanierung
Massnahmen Zugänglichkeit Bahnhöfe		
27	Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten	Kapazitätserhöhung für Umsteigende
28	Verbesserung Zugang Bahnhof Wipkingen	Kapazitätserhöhung für Umsteigende
29	Masterplan HB/Central	Grundlagen für die Entwicklung bis 2050
Massnahmen Smart Mobility		
30	ZüriMobil-Stationen	Multimodal ausgerüstete Haltestellen
31	Pilotprojekt VBZ Pikmi	Test eines nachfragegesteuerten Angebotssystems

Dargestellt sind nur diejenigen Massnahmen des Aktionsplans, die sich einem bestimmten Ort zuweisen lassen. Eine Übersicht über alle Massnahmen befindet sich auf den Seiten 24/25.

Die Anzahl Reisender pro Tag auf den VBZ-Linien sind Prognosewerte für das Jahr 2025, bei der Tramverbindung Affoltern für das Jahr 2029.



Impressum

Herausgeberin

Stadt Zürich
Stadtrat
Postfach
8022 Zürich
Tel. 044 412 27 22
www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

Beschlossen vom Stadtrat am 07.07.2021

Redaktionelle Bearbeitung

Tiefbauamt

Lektorat

korrektor24 GmbH, Rebstein

Satz und Layout

anstalt.ch, Zürich

Fotografie

siehe Bildlegenden
Umschlag: Tiefbauamt Stadt Zürich

Am Bericht beteiligte Stellen

Amt für Städtebau (AfS), Dienstabteilung Verkehr (DAV), Energiebeauftragte (EB), Grün Stadt Zürich (GSZ), Informationsbeauftragte des Stadtrats (SKZ), Stadtpolizei (Stapo), Stadtentwicklung (STEZ), Tiefbauamt (TAZ), Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ), Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)