



Stadtverkehr 2025

Bericht 2021

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	9
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	23
Fazit Zielerreichung	24
Aktionsplan und Fortschritt 2021	26
Fazit und Ausblick	36
Übersichtskarte Massnahmen Aktionsplan	38

«Stadtverkehr 2025» online

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

Vorwort

zum zehnten Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Ich bin sehr glücklich, dass die Zürcherinnen und Zürcher am 15. Mai 2022 mit 74,9 Prozent der Stimmen Ja gesagt haben zum «Klimaschutzziel Netto-Null 2040». Das Klimaschutzziel wird in verschiedenen Bereichen Wirkung entfalten, namentlich in den Bereichen Gebäude, Verkehr und Energieversorgung. Das Abstimmungsresultat ist eine weitere deutliche Bestätigung für die bisherige Arbeit und bestärkt uns, die eingeschlagene Richtung für weniger MIV, mehr ÖV, Fuss- und Veloverkehr mit noch mehr Druck weiterzuverfolgen.

Der Druck lässt sich anhand einiger städtischer Abstimmungen gut illustrieren. Die Städteinitiative, die dem Stadtrat als Grundlage für das Programm Stadtverkehr 2025 diente, war 2011 mit 50,6 Prozent Ja-Stimmen zwar nur knapp angenommen worden. 2015 erreichte aber die Velo-Initiative für sichere und durchgängige Velorouten bereits eine Zustimmung von 62,9 Prozent. Im September 2020 sagten 70,5 Prozent der Stimmenden Ja zur Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» und am 13. Juni 2021 gab es einen rekordverdächtigen Ja-Stimmen-Anteil von 74,1 Prozent zum Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung unter dem Hauptbahnhof hindurch. Am 28. November 2021 schliesslich stimmte die Stadtbevölkerung auch dem als Grundlage für die künftige städtische Verkehrsplanung dienenden kommunalen Richtplan Verkehr mit 57,4 Prozent Ja-Stimmen deutlich zu.

Natürlich lassen sich die hier aufgelisteten Abstimmungsvorlagen nicht direkt miteinander vergleichen. Aber sie zeigen für mich etwas ganz klar. Die Menschen in Zürich haben die Zeichen der Zeit erkannt. Klimaschutz ist das Gebot der Stunde. Wir brauchen mehr ÖV, Fuss- und Veloverkehr und weniger MIV.

Die Coronapandemie hat in den letzten zwei Jahren vieles in unserer Gesellschaft durcheinandergewirbelt. Auch die Mobilität hat sich wegen Corona verändert. Wegen der Homeofficepflicht und der Angst vor Ansteckungen sind die Passagierzahlen im ÖV massiv eingebrochen. Auch der Fuss- und der Motorfahrzeugverkehr gingen in der Stadt Zürich während Corona zurück. Einzig das Velo hat in Zürich gegenüber vor der Pandemie zugelegt, und zwar um 4 Prozent.

Auch wenn wir davon ausgehen müssen, dass der MIV wieder auf das Vor-Pandemie-Niveau zurückkommen wird, so werden doch hoffentlich die positiven pandemiebedingten Veränderungen bezüglich Mobilität Bestand haben. Ich denke vor allem an weniger Verkehr dank Homeoffice und daran, dass möglichst viele derer, die in der Pandemie aufs Velo gewechselt haben, dem Velo treu bleiben. Sie haben guten Grund dazu, denn der Ausbau des Veloroutennetzes schreitet zügig voran. Für den Zeitraum 2022/2023 wird die Umsetzung von zehn Velovorzugsrouten mit einer Gesamtlänge von über 25 Kilometern beginnen. Für die Folgejahre sind weitere Vorzugsrouten geplant. Total über 100 Kilometer.

Kaum Einfluss hatte die Pandemie auf die Umsetzung des Programms «Stadtverkehr 2025» in anderen Bereichen. Wir konnten viele Plätze und Fussverkehrsbereiche aufwerten, sodass noch mehr Wege in der Stadt bequem und sicher zu Fuss zurückgelegt werden können. Einen grossen Schritt hat der Stadtrat zudem beim Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm gemacht. Im Dezember 2021 hat er die dritte Etappe des Gesamtkonzepts zur Strassenlärmreduktion verabschiedet. Dadurch wird auf weiteren 150 Kilometern Strasse in Zürich Tempo 30 gelten, was sich positiv auf die Gesundheit derer auswirkt, die dort wohnen.

Wie wichtig Klimamassnahmen sind, dürfte mittlerweile allen klar sein. Hitzesommer sowie Schneemengen und Stürme in Dimensionen von Unwettern ereignen sich auch in Zürich in immer kürzeren Abständen. Der Weltklimarat IPCC hat in seinem neusten Sachstandsbericht so drastisch wie noch nie gewarnt und festgehalten, dass die Klimakrise längst da ist und sich weiter akzentuiert. Mit den neuen kommunalen Richtplänen Verkehr und SLöBA (Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen) haben wir versucht, die Aspekte der Klimaanpassung so weit wie möglich vorausschauend zu berücksichtigen. Zusätzlich sind wir dabei, die angejahrte Strategie Stadtverkehr für die künftigen Herausforderungen fit zu machen. Zu ihr und der ebenfalls zu überarbeitenden Fachstrategie Stadtraum haben wir deshalb eine Dachstrategie entwickelt. Die Herausforderungen Klimaerwärmung, Hitzeminderung, Innenentwicklung und Bevölkerungswachstum haben in diese übergeordnete Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität» Eingang gefunden. Diese ist eng mit der Umweltstrategie koordiniert. Der eingeschlagene Weg bleibt auch unter den neuen Strategien gleich: mehr Anteile für ÖV, Fuss- und Veloverkehr – weniger Anteile für den MIV.

Stadträtin Simone Brander
Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement



Stadträtin Simone Brander, Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Foto: Stadt Zürich

Im Fokus

Nächster Halt: Zukunft!

Zürich wird auch in Zukunft wachsen. So werden in unserer Stadt bis 2040 zusätzliche 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie mehrere 10 000 Arbeitsplätze erwartet. Das heutige ÖV-Netz wird künftig mit seinen Kapazitäten an seine Grenzen stossen. Diesem wichtigen Umstand wurde zuletzt mit der Netzentwicklungsstrategie 2030 Rechnung getragen. Daraus sind unter anderem die Verlängerung der Linie 2, die Tramverbindung Hardbrücke oder die Verlängerung der Linien 70, 184 und 185 zum Bahnhof Wollishofen hervorgegangen. Im Projektstatus befindet sich ausserdem das Tram Affoltern sowie die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80.

Vor allem an den Stadträndern und in den wachsenden Zentren Altstetten und Oerlikon wird die Nachfrage steigen. Gleichzeitig erobern im Rahmen der Digitalisierung neue Technologien den Markt, die neue Geschäftsmodelle im Bereich der urbanen Mobilität ermöglichen. Um auch in Zukunft die nötigen Kapazitäten sowie einen pünktlichen, effizienten und kundenfreundlichen ÖV bereitstellen zu können, müssen die Weichen rechtzeitig gestellt werden. Mit einer ökologischen und ökonomischen Mobilität wird weiterhin ein wesentlicher Beitrag zu den Klimazielen der Stadt Zürich geleistet werden.

Vor der Aktualisierung der Netzentwicklungsstrategie mit dem Planungshorizont 2040 haben wir Anfang 2020 die Zürcher Bevölkerung dazu eingeladen, mit uns die Vorstellungen zur Zukunft des ÖV und auch der urbanen Mobilität zu diskutieren. Die zahlreichen Ideen, Wünsche und Vorschläge sind dann in die Arbeit von vier Fachteams eingeflossen, die in vier verschiedene Stossrichtungen eingeteilt wurden: Komfort, Tempo, Effizienz und Digitalisierung. Die Erkenntnisse wurden zu einem Gesamtbild zusammengeführt und daraus Ansätze abgeleitet, die im Zukunftsbild ÖV 2050 zusammengefasst sind. Dieses Zukunftsbild dient nun als Basis für die kommende Netzentwicklungsstrategie.

Der ÖV wird weiterhin das Rückgrat der städtischen Mobilität bilden: Dessen Flächeneffizienz, Nachhaltigkeit und der einfache Zugang für die Fahrgäste sind seine zentralen Vorteile. Für einen erfolgreichen ÖV müssen auch in Zukunft

die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dazu gehört es, den ÖV mit der Entwicklung der Stadt abzugleichen und Tram und Bus bestmöglich mit der S-Bahn zu vernetzen. Zuverlässigkeit, kurze Reisezeiten und ein dichtes Netz werden auch künftig zentrale Kundenbedürfnisse sein.

Kern des skizzierten Zukunftsbilds bilden das heutige ÖV- und insbesondere das Tram-Netz, das in der Stadt Zürich bislang mehrheitlich auf die Innenstadt ausgerichtet ist. In Zukunft erlangen, einhergehend mit der städtebaulichen Entwicklung, vermehrt die Stadtzentren Oerlikon und Altstetten eine stärkere Bedeutung in der ÖV-Erschliessung. Das langfristige Ziel ist ein Ringsystem, das künftig diese Gebiete besser und direkter verbinden und im Nordosten den Bahnhof Stettbach sowie im Südwesten den Bahnhof Enge miteinbeziehen wird. Eine wichtige Funktion des ÖV-Ringsystems ist die Entlastung der Innenstadt, aber auch die Vernetzung der angrenzenden Regionen Glattal und Limmattal. Wo aus topografischen, städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen sinnvoll, stehen auch unterirdische Streckenführungen zur Diskussion, etwa am Höggerberg.

Wichtige Achsen des bestehenden ÖV-Netzes werden aufgewertet. Im Fokus sind dafür die Entwicklungsgebiete Lengg, Hochschulgebiet und Irchel, die noch besser mit den Bahnhöfen Stadelhofen und Oerlikon verbunden werden sollen. Wo heute Engpässe bestehen, sind diese in der Zukunft mit geeigneten Massnahmen zu beheben, um weiterhin einen zuverlässigen ÖV zu bieten. Dazu werden verschiedene Beschleunigungsmassnahmen auf den vorhandenen Strecken geprüft.

Die leistungsfähigen ÖV-Achsen werden an wichtigen Knotenpunkten mit einer attraktiven Feinerschliessung in die Quartiere hinein verknüpft. Mit sogenannten Mobilitätshubs soll die Kombination des städtischen ÖV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten (Velo, E-Bike, Scooter, E-Trottinett, Carsharing) und attraktiven Fusswegen noch einfacher und komfortabler werden. Damit erhalten die Fahrgäste die Flexibilität, ihre Reise von A bis Z nach den eigenen Vorlieben zu gestalten.

Die Digitalisierung eröffnet vielfältige Möglichkeiten in Bezug auf die Flexibilisierung des öffentlichen Verkehrs

Bereits heute bietet etwa die ZüriMobil-App die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel während der Reise zu kombinieren. Weiter gehören dazu beispielsweise flexible Angebote, insbesondere um in den Aussenquartieren bequem unterwegs zu sein. Neue Mobilitätsangebote, die sich noch stärker an schwankender Nachfrage orientieren, sollen in der Stadt Zürich, wo sinnvoll, weiter getestet und schrittweise weiterentwickelt werden. Damit übernimmt Zürich eine Vorreiterrolle in der Erprobung von smarter Mobilität, wobei die Kundenbedürfnisse, die Nachhaltigkeit und die stadträumliche Einbettung hohe Priorität genießen.

Bei den genannten Ansätzen handelt es sich um erste Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung des heutigen ÖV-Netzes, die nun auf deren Umsetzbarkeit überprüft werden. Dabei wird konkret ausgearbeitet, wo welche Massnahmen in welcher Form umgesetzt werden könnten, wie die jeweiligen Strecken konkret verlaufen und was dies punkto Infrastruktur, Betrieb und natürlich auch Kosten bedeutet. Die Netzentwicklungsstrategie 2040 wird Ende 2022 finalisiert und mit den verschiedenen städtischen Strategien koordiniert. Wichtig wird sein, hinsichtlich politischer Entscheide wie zum Beispiel bei der stadtweiten Einführung von Tempo 30 oder dem Ausbau der Veloinfrastruktur die nötige Koordination und den Spielraum zugunsten von Tram und Bus stets im Auge zu behalten. Nur so können wir zugunsten der Zürcherinnen und Zürcher, der Pendlerinnen und Pendler sowie des Wirtschaftsstandortes Zürich Pünktlichkeit, kurze Reisezeiten und ein dichtes Netz auch in Quartieren garantieren.

Klar ist: Ein effizienter, leistungsfähiger und nachhaltiger ÖV bringt nicht nur essenzielle Vorteile für die Mobilität der nachfolgenden Generationen, sondern ist auch ein wichtiger Grundpfeiler zur Erreichung der Klimaziele, die eine Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2040 auf netto null vorsehen. Zürich ist und bleibt eine ÖV-Stadt.



Stadtrat Michael Baumer, Vorsteher Departement der Industriellen Betriebe
Foto: Stadt Zürich

Zielerreichung

Wo stehen wir heute?

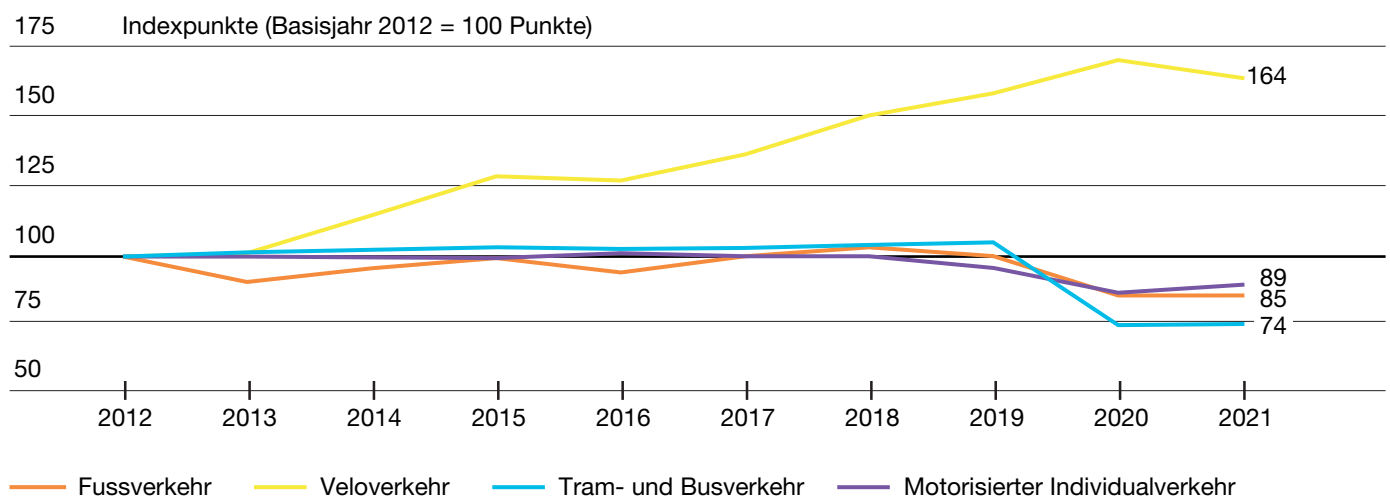
Mit ausgewählten Indikatoren wird die Erreichung der Ziele gemessen, die mit «Stadtverkehr 2025» angestrebt werden. Ausgangspunkt der jährlichen Berichterstattung ist das Jahr 2012, in dem die neuen Vorgaben zum Verkehr in der Gemeindeordnung (Art. 11 und Art. 154 Abs. 1) in Kraft traten und «Stadtverkehr 2025» gestartet wurde.

Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

1 Städtische Verkehrsentwicklung

Die vergleichsweise kontinuierliche Verkehrsentwicklung der Zehnerjahre wurde 2020 durch die Coronapandemie jäh unterbrochen. Wie schon im Vorjahr fiel auch im Jahr 2021 das Verkehrsaufkommen in der Stadt insgesamt deutlich geringer aus als vor der Pandemie. Das an den Stadtverkehrs-Zählstellen erfasste Aufkommen im motorisierten Individualverkehr war im zweiten Pandemiejahr 2021 um 7 Prozent geringer als noch 2019, allerdings wieder etwas höher als im Vorjahr. Die im Tram- und Busverkehr zurückgelegten Personenkilometer sind stark zurückgegangen und lagen auch 2021 noch 29 Prozent tiefer als 2019. Der an den Zählstellen erfasste Fussverkehr ist im selben Zeitraum um 16 Prozent zurückgegangen. Das Zählstellennetz für den Fussverkehr mit seinen etwa 15 überwiegend innerstädtischen Standorten ist allerdings nicht dafür ausgelegt, um durch die Pandemie bedingte Veränderungen wie zum Beispiel vermehrten Fussverkehr in den Quartieren zu erfassen. Als einziges Verkehrsmittel konnte das Velo während der Pandemie Zuwächse im Aufkommen verzeichnen: Die Velofrequenzen stiegen 2020 gegenüber 2019 stark an, im Jahr 2021 wurde dieser Boom allerdings durch lange, ausserordentlich kalte und niederschlagsreiche Wetterperioden wieder abgeschwächt. Dennoch fallen die 2021 gemessenen Velofrequenzen um 4 Prozent höher aus als vor der Pandemie im Jahr 2019.

Indikator 1: Städtische Verkehrsentwicklung



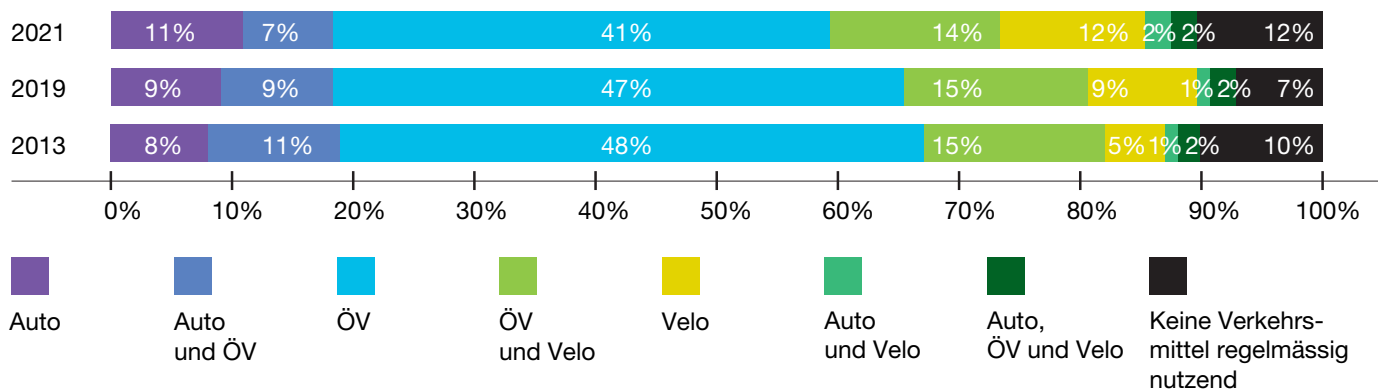
Mittlere Tagesaufkommen an den automatischen Zählstellen (Fuss-, Velo- und motorisierter Individualverkehr) sowie jährliche Verkehrsleistung mit Trams und (Trolley-)Bussen auf dem Stadtgebiet. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Gemäss der aktuellen Bevölkerungsbefragung 2021 nutzen knapp zwei Drittel der Zürcher Wohnbevölkerung regelmässig, das heisst mindestens zweimal wöchentlich, den ÖV, entweder ausschliesslich (41 Prozent) oder in Kombination mit dem Auto und/oder dem Velo (insgesamt 23 Prozent). Für 11 Prozent der Bevölkerung ist das Auto und für 12 Prozent das Velo als regelmässiges Verkehrsmittel vorrangig.

Die durch die Pandemie bedingten Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung zeigen sich auch in der Bevölkerungsbefragung: Im Jahr 2021 wurde gegenüber den früheren Befragungen insbesondere der ÖV deutlich weniger regelmässig genutzt. Der schon in den Vorjahren wachsende Anteil der Bevölkerung, der das Velo regelmässig und vorrangig nutzt, nahm dagegen noch einmal zu. Vergrössert hat sich im Jahr 2021 aber auch der Anteil an Personen, die gar kein Verkehrsmittel regelmässig nutzen. Dies ist damit erklärbar, dass viele Menschen aufgrund der Pandemie und der damit einhergehenden Einschränkungen wie Homeoffice und Betriebsschliessungen vermehrt zu Hause blieben.

Indikator 2: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln



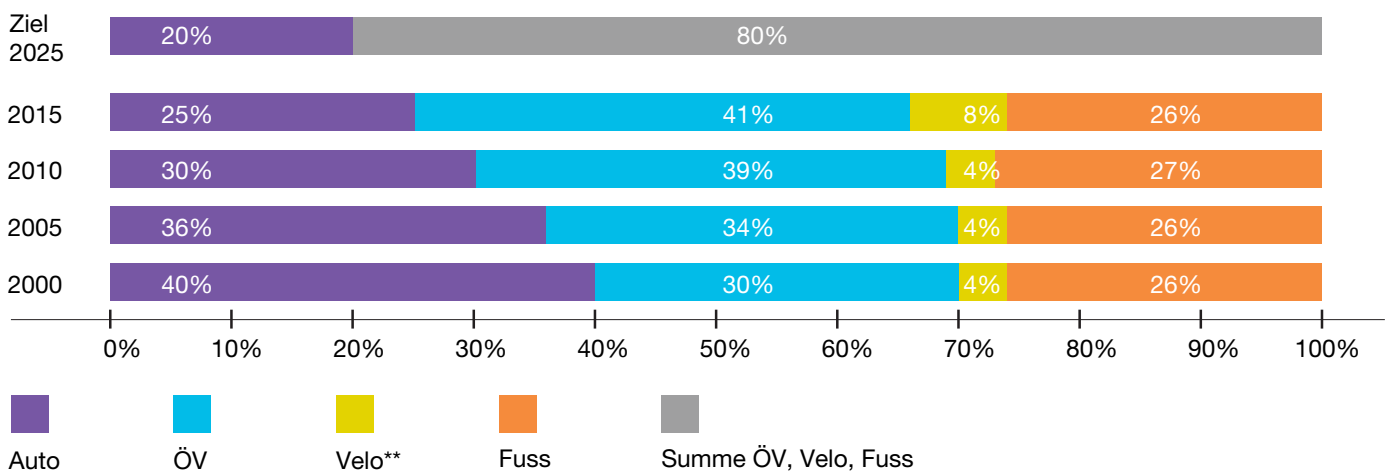
Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

3 Modalsplit

Gemäss der 2015 vom Bund durchgeführten letzten «Mikrozensus Mobilität und Verkehr»-Erhebung lag der Anteil des öffentlichen sowie des Fuss- und des Veloverkehrs als Hauptverkehrsmittel auf den auf Stadtgebiet zurückgelegten Wegen 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.

Die für 2020 vorgesehene «Mikrozensus Mobilität und Verkehr»-Erhebung wurde im März 2020 aufgrund der Pandemie zunächst abgebrochen, im Jahr 2021 aber wiederaufgenommen und abgeschlossen. Die Daten werden in der ersten Jahreshälfte 2023 verfügbar sein.

Indikator 3: Modalsplit*



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

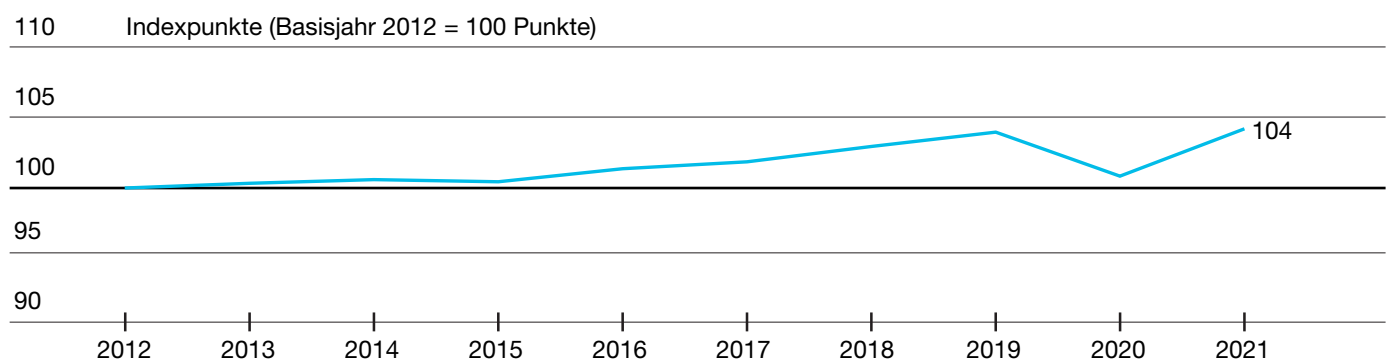
** Ab Mikrozensus 2015 E-Bikes konsequent zu Velos gezählt.

Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern

4 ÖV-Angebot

Die angebotenen Kurskilometer von Tram- und Buslinien in der Stadt wurden in den vergangenen Jahren stetig erhöht, bis im Jahr 2020 Fahrpläneinschränkungen zu Beginn der Pandemie sowie die über das ganze weitere Jahr andauernde Einstellung des Nachtnetzes zu einem deutlichen Rückgang des Angebots führten. Im Jahr 2021 konnte dagegen wieder dasselbe Ausmass an Kurskilometern angeboten werden wie vor der Pandemie.

Indikator 4: ÖV-Angebot



Effektive Betriebsleistung Stadtgebiet 2021: 25,4 Mio. gefahrene Kurskilometer

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



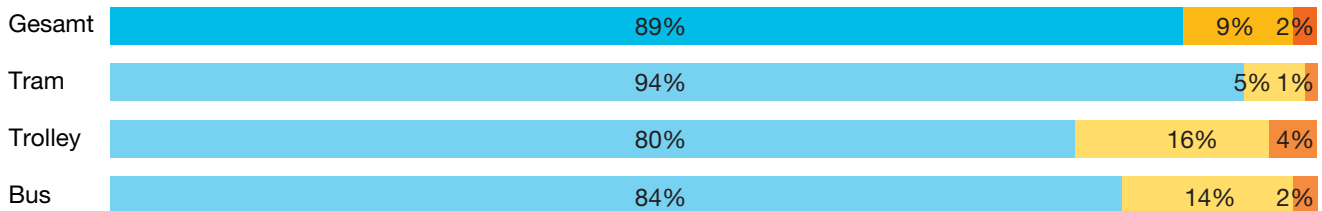
Bus 33 und Tram 2 am Albisriederplatz. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich

5 Pünktlichkeit des ÖV

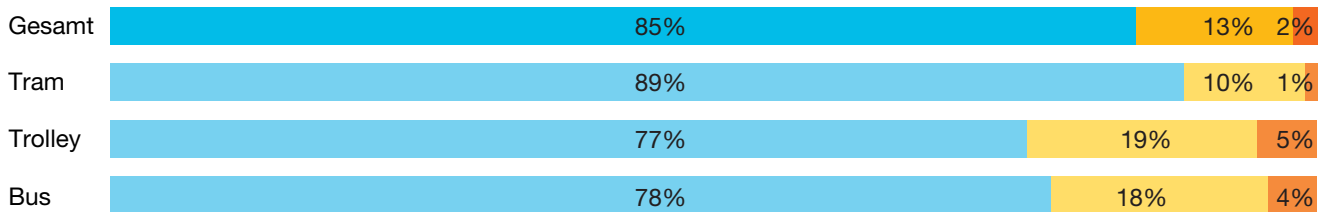
In den Jahren 2012 bis 2019 hat sich die Pünktlichkeit der VBZ-Fahrzeuge vergleichsweise geringfügig verändert, kritische Tendenzen waren insbesondere beim Pünktlichkeitsniveau von Bussen und Trolleybussen festzustellen. Seit Beginn der Pandemie ist die Pünktlichkeit der VBZ dagegen stark gestiegen, wie schon im Vorjahr erreichten auch im Jahr 2021 neun von zehn Fahrgästen ihre Zielhaltestelle ohne Verspätung. Bedingt ist die gestiegene Pünktlichkeit durch weniger Behinderungen durch Autoverkehr, 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 2021 unverändert feststellbar.

Indikator 5: Pünktlichkeit des ÖV

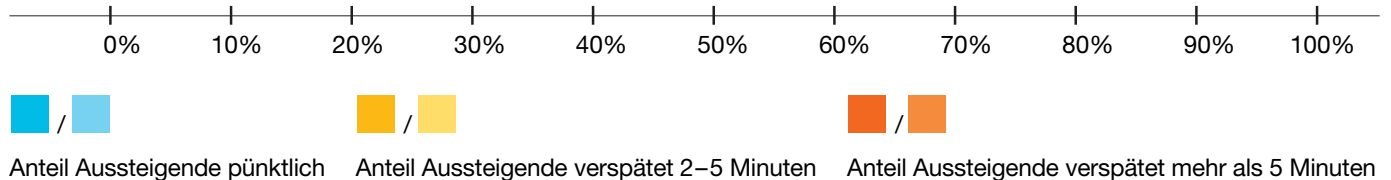
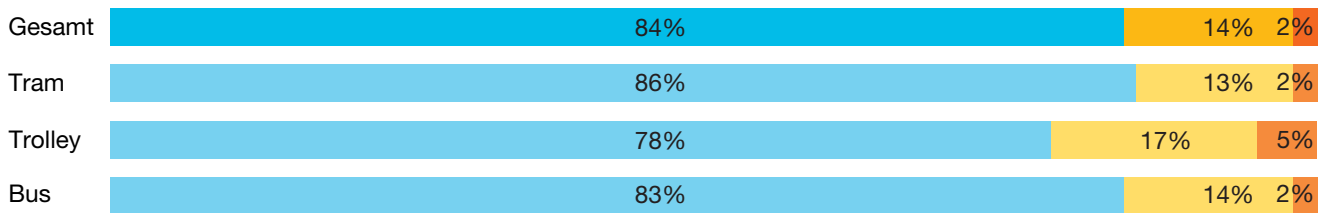
2021



2019



2012



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

Auch im Jahr 2021 konnten Verbesserungen für den Fussverkehr und für die Aufenthaltsqualität erzielt werden. Mit dem Negrellisteg wurde eine neue Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger zwischen den Kreisen 4 und 5 eröffnet, mit Neugestaltungen wie am Morgental oder am Römerhof Quartierzentren aufgewertet und es wurden neun neue Begegnungszonen eingerichtet.

	Seit 2012	Im Jahr 2021	
Neue / neu gestaltete Fusswege	11,8 km	1,3 km	Altwiesenstrasse (Verbreiterung Trottoir, 0,1 km) Forsterstrasse (Verbreiterung Trottoir, 0,3 km) Hürststrasse (Verbreiterung/Vervollständigung Trottoir, 0,1 km) Molken-/Hohlstrasse (Baumreihen, Sitzgelegenheiten, 0,2 km) Negrellisteg (neue Fussverbindung, 0,2 km) Parkring (neues Trottoir, 0,1 km) Stettbachstrasse (Verbreiterung Trottoir, 0,1 km) Trichtenhausenstrasse (neues Trottoir, 0,2 km)
Neu gestaltete Plätze / aufgewertete Quartierzentren	46	3	Binzstrasse (Vorplatz Bahnhof Binz) Morgental Römerhof
Neue Begegnungszonen	67	9	Belliarairain Bolleystrasse Brüderhofweg Eichacker Eigenheimstrasse Europaallee Im Heimgärtli Kludsdörfli Rudolf-Hägi-Strasse

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Neugestaltung Römerhof. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

7 Qualität des Haupt- und des Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

Im Jahr 2021 ist der Masterplan Velo per Stadtratsbeschluss durch die neue Velostrategie 2030 abgelöst worden. Indikatoren zur Umsetzung dieser neuen Strategie bzw. zur Bilanzierung der zugehörigen, auf der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» beruhenden Übergangsbestimmung Art. 154 Abs. 3 der Gemeindeordnung sind aktuell in Ausarbeitung und sollen im Jahresbericht 2022 erstmals publiziert werden. Der bisherige, auf dem Masterplan Velo beruhende Indikator zur Qualität des Haupt- und des Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr wird im Rahmen der Berichterstattung von Stadtverkehr 2025 ergänzend weitergeführt, um den Fortschritt für die gesamte Laufzeit der im Jahr 2012 gestarteten Strategie aufzeigen zu können.

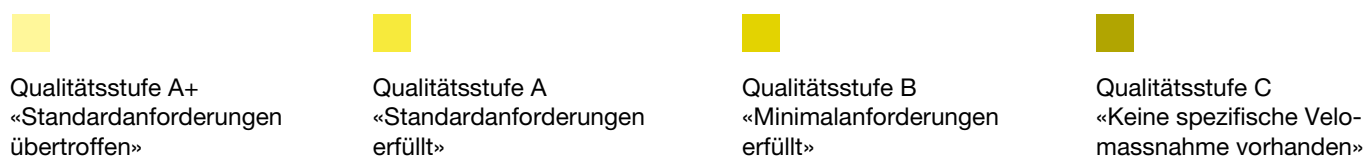
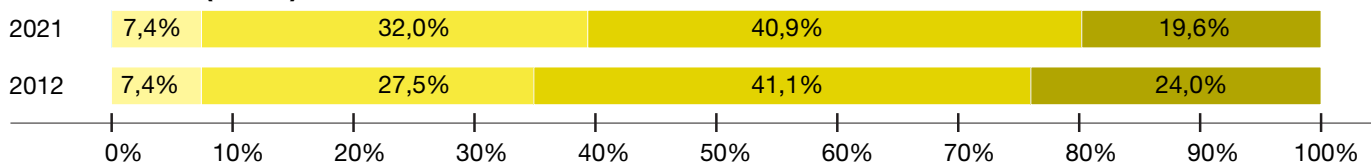
Die Umsetzung der Haupt- und Komfortrouthen des Masterplans Velo erfolgt langsam, aber stetig. Auf den insgesamt 98 km Hauptrouthen konnten die Lücken seit dem Jahr 2012 von 26 auf 18 Prozent des Netzes reduziert werden, sodass noch 18 km aufzuwertende Streckenabschnitte verbleiben. Ende 2021 erfüllen knapp 82 Prozent bzw. 80 km zumindest die Minimalanforderungen der Velo-standards. 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

Hauptrouthen (98 km)



Komfortrouthen (59 km)



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

Verbesserungen für den Veloverkehr wurden während der Laufzeit des Masterplans Velo aber nicht nur auf dessen Routennetz umgesetzt, sondern auch auf anderen kommunalen und regionalen Velorouten. Auch im Jahr 2021 konnten auf etlichen Routenabschnitten Velowege, Velostreifen und Tempo 30 realisiert werden. Im Rahmen von Velo Sicuro wurden an fünf als Unfallherd identifizierten Örtlichkeiten mittels Sofortmassnahmen Verbesserungen der Verkehrssicherheit erzielt.

Infrastrukturverbesserungen 2021 auf relevanten Streckenabschnitten	Streckenabschnitt	Route MP Velo	Klassierung Veloroute	
Velowege	Altstetterstrasse	Badenerstrasse bis Hohlstrasse	nein	kommunal
Velostreifen	Affolternstrasse	Watt- bis Jungholzstrasse	ja	regional
	Gloriastrasse	Sternwarte- bis Voltastrasse	ja	regional
	Emil-Klöti-Strasse	Haus Nr. 18 bis Waidbadstrasse	ja	regional
	Witikonstrasse	Loorenstrasse bis Haus Nr. 530	nein	regional
	Bergstrasse	Schneckenmann- bis Jupiterstrasse	nein	regional
	Römerhofplatz	Asylstrasse Haus Nr. 36 bis 92	nein	regional
	Vulkanstrasse	Aargauer- bis Herostrasse	ja	regional
	Ankerstrasse	Bäcker- bis Stauffacherstrasse	nein	-
	Albisstrasse	Kalchbühl- bis Butzenstrasse	ja	regional
	Unterführung Langstrasse	Neufrankengasse bis Röntgenstrasse	nein	regional
	Talstrasse	Bürkliplatz bis Pelikanstrasse	ja	regional
	Brandschenkestrasse	Klopstock- bis Bederstrasse	nein	regional
	Bederstrasse	Rieter- bis Lessingstrasse	nein	regional
	Kasernenstrasse	Militär- bis Badenerstrasse	teilweise	regional
	Baslerstrasse	Altstetter- bis Luggwegstrasse	nein	regional
	Bederstrasse	Gutenberg- bis Steinentischstrasse	nein	regional
Uetlibergstrasse	Manesseplatz bis Haldenstrasse	nein	regional	
Badenerstrasse	Haus Nr. 556 bis Nr. 562	nein	regional	
Tempo-30-Zonen	Berghaldenstrasse	Gesamte Berghaldenstrasse	nein	kommunal
	Brunnackerweg	Gesamter Brunnackerweg	nein	kommunal
	Lochbrunnenweg	Gesamter Lochbrunnenweg	nein	kommunal
	Loorenstrasse	Berghalden- bis Trichtenhausenstrasse	nein	kommunal
	Möcklistrasse	Berghalden- bis Trichtenhausenstrasse	nein	kommunal
Sofortmassnahmen (Velo Sicuro)	Wehntaler-/Hofwiesenstrasse	Indirekter Linksabbieger	ja	regional
	Bederstrasse / FGS Utobrücke	Veloführung neu auf Fahrbahn	nein	regional
	Birmensdorferstrasse/ Bahnhof Wiedikon	Bauliche Anpassung Zufahrtswinkel, Anpassung Markierung	ja	regional
	Thurgauer-/Wallisellenstrasse	Neuorganisation Veloführung	teilweise	regional
	Gottfried-Keller-Strasse/ Stadelhoferstrasse	Randstein abgesenkt, Anpassung Markierung	nein	regional

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

Der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich wird von den Einwohnerinnen und Einwohnern auch in der 2021 durchgeführten Bevölkerungsbefragung wieder als hervorragend beurteilt: 48 Prozent zeigen sich sehr zufrieden (Note 6), wenn sie öffentliche Verkehrsmittel in Zürich nutzen, weitere 40 Prozent vergeben die Note 5. Ebenfalls gut wird die Situation als Fussgängerin oder Fussgänger bewertet, mit der 72 Prozent zufrieden sind (Noten 5 und 6 zusammengefasst). Die Verkehrssituation beim Velofahren wird dagegen als deutlich weniger gut beurteilt: Nur 23 Prozent der Velofahrerinnen und Velofahrer sind damit zufrieden (Noten 5 und 6), 31 Prozent dagegen unzufrieden (Noten 1 und 2), was den Handlungsdruck in diesem Themenfeld verdeutlicht.

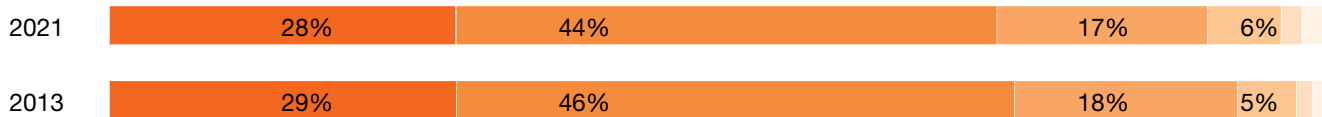
Aufgrund eines zwischenzeitlichen Methodenwechsels in der Bevölkerungsbefragung lassen sich die aktuellen Beurteilungen der Verkehrssituation nicht mehr direkt mit denjenigen zu Beginn von «Stadtverkehr 2025» vergleichen.

Indikator 8: Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität*

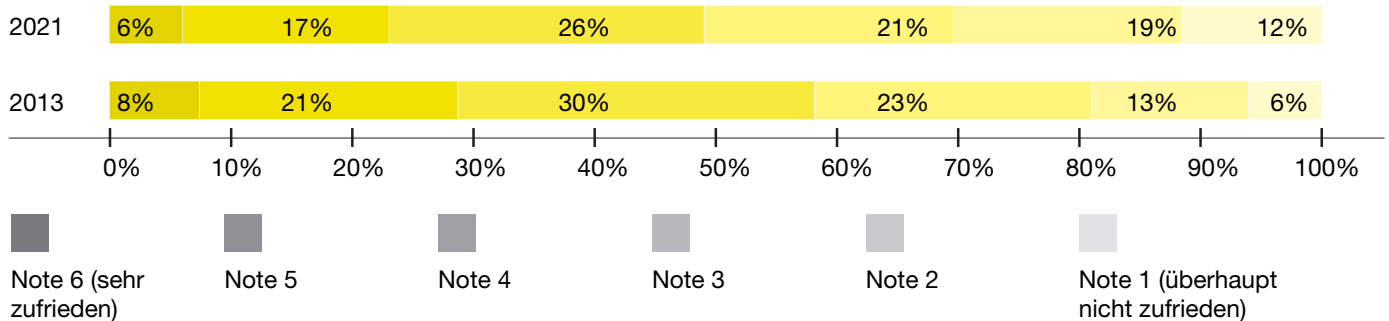
Als Fahrgast im ÖV



Als Fussgängerin oder Fussgänger



Als Velofahrerin oder Velofahrer



* Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Im Jahr 2019 wurde die Bevölkerungsbefragung erstmals per Online-Fragebogen durchgeführt (auf Wunsch werden auch Papierfragebögen verschickt), zuvor telefonisch. Ein im Rahmen der Befragung 2015 im Hinblick auf den Wechsel durchgeführter Methodenvergleich zeigte, dass in der Onlinebefragung bei Zufriedenheitsfragen tendenziell kritischere Antworten abgegeben wurden als in der telefonischen Befragung. Dies begrenzt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse 2013 (telefonische Befragung) und 2021 (Onlinebefragung).

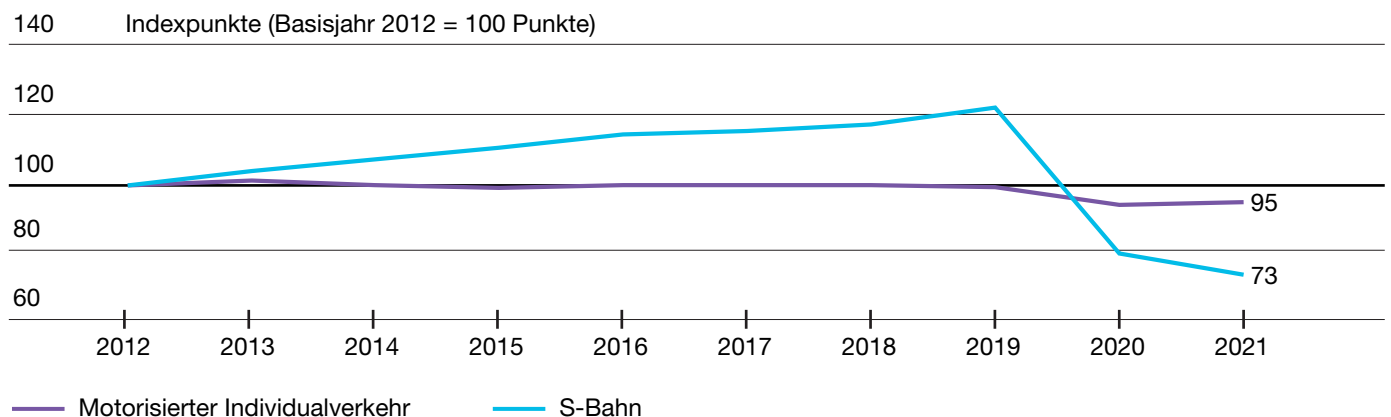
Kapazität für den MIV nicht erhöhen

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. Seit Beginn der Pandemie ist das die Stadtgrenzen querende Verkehrsaufkommen dagegen stark zurückgegangen. Der Autoverkehr an der Stadtgrenze fiel 2021 allerdings nur 5 Prozent tiefer aus als 2019, während die S-Bahnen 41 Prozent weniger Passagiere verzeichneten, die in die Stadt hinein- oder aus der Stadt hinausfahren.

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

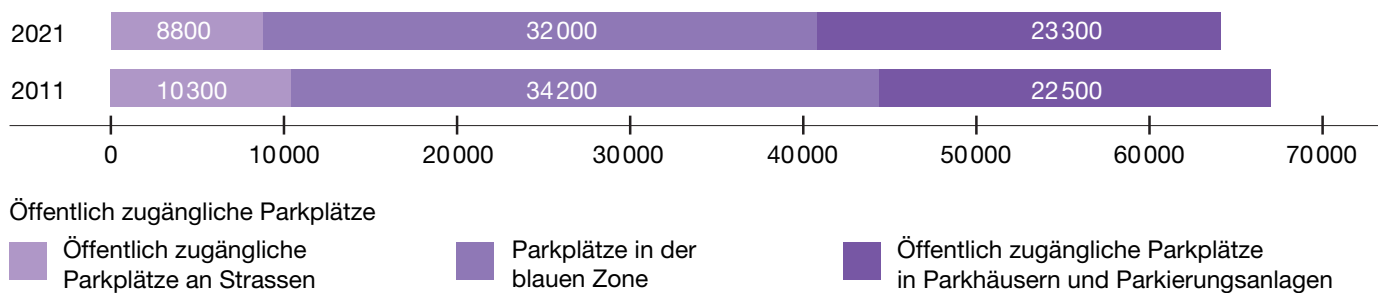


Grundlagen sind automatische Zählungen, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

10 Parkplatzangebot

Die Parkplatzstatistik 2021 verzeichnet auf Stadtgebiet insgesamt gut 64 000 öffentlich zugängliche Parkplätze, im Jahr 2011 waren es etwa 67 000. Während blau und weiss markierte Parkplätze an Strassen in diesem Zeitraum leicht abnahmen, wurden vor allem in Parkhäusern zwischenzeitlich im etwa selben Ausmass neue öffentlich zugängliche Parkplätze geschaffen. In jüngster Zeit wurden solche Parkplätze in Parkhäusern allerdings zunehmend in Dauermiete vergeben und zählen damit nicht mehr zu den öffentlich zugänglichen Parkplätzen.

Indikator 10: Parkplatzangebot



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



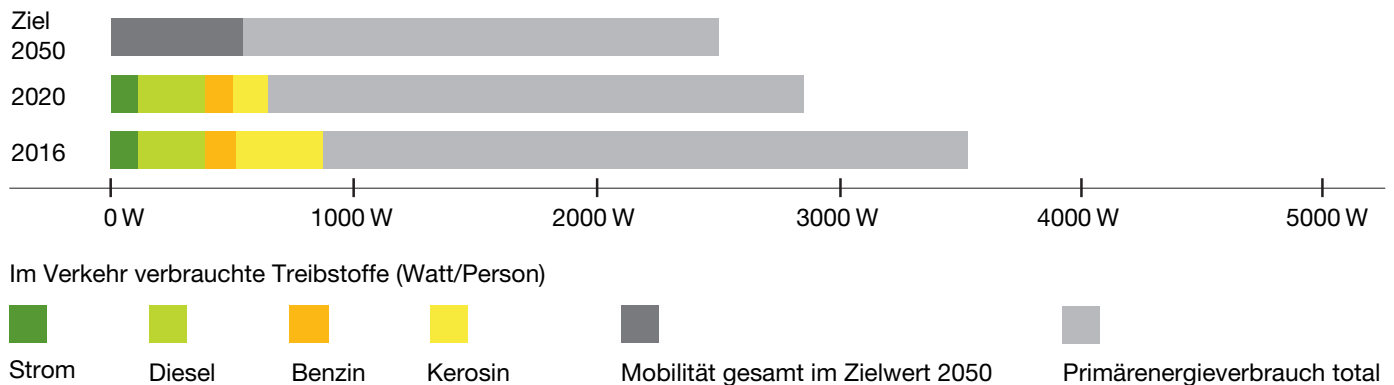
Blaue Zone Florastrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Im Jahr 2008 wurde die Entwicklung Zürichs zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung verankert. Gemäss aktuellem Masterplan Energie (MPE) soll der Primärenergiebedarf bis zum Jahr 2050 auf 2500 Watt pro Einwohner/in sinken. Dieses Ziel ist jedoch aufgrund der 2021 vom Gemeinderat beschlossenen Netto-Null-Strategie überholt und wird derzeit im Rahmen der MPE-Revision angepasst. Seit dem Start von «Stadtverkehr 2025» 2012 veränderte sich der Primärenergiebedarf pro Person im Verkehr allerdings kaum, wobei die Bilanzen ab 2016 aufgrund methodischer Anpassungen nicht mehr mit den vorherigen vergleichbar sind. Die Bilanz 2020 bildet die ausserordentliche Pandemiesituation ab, in der der Kerosinverbrauch 60 Prozent tiefer war als in den Vorjahren.

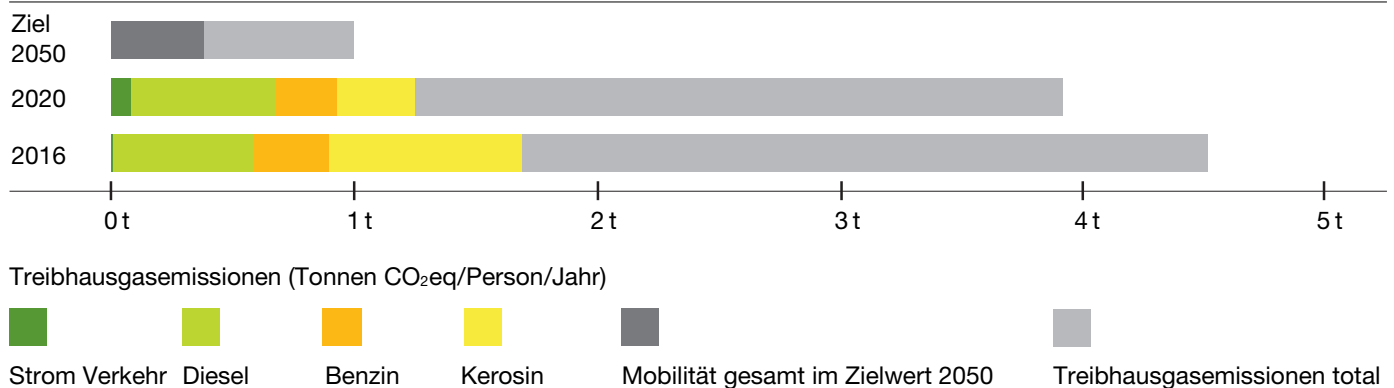
Indikator 11: Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr



12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Das 2000-Watt-Ziel sieht vor, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr zu reduzieren. Zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens sehen Stadt- und Gemeinderat eine Verschärfung dieses Ziels auf netto null CO₂ bis 2040 vor, die im Mai 2022 zur Volksabstimmung kommt. Seit 2012 nehmen die Treibhausgasemissionen pro Person im Verkehr allerdings nicht ab, wobei die Bilanzen ab 2016 aufgrund methodischer Anpassungen nicht mehr direkt mit den vorherigen vergleichbar sind. Die Bilanz 2020 bildet die ausserordentliche Pandemiesituation ab, vor allem mit gegenüber den Vorjahren 60 Prozent weniger Emissionen aus dem Flugverkehr.

Indikator 12: Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr



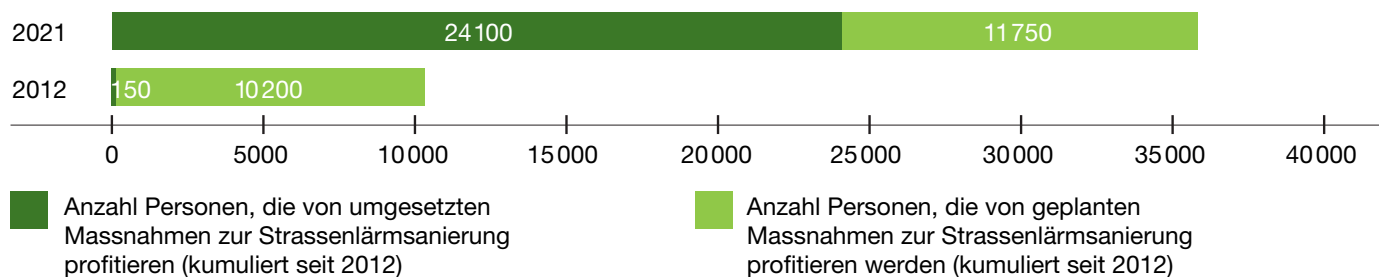
Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

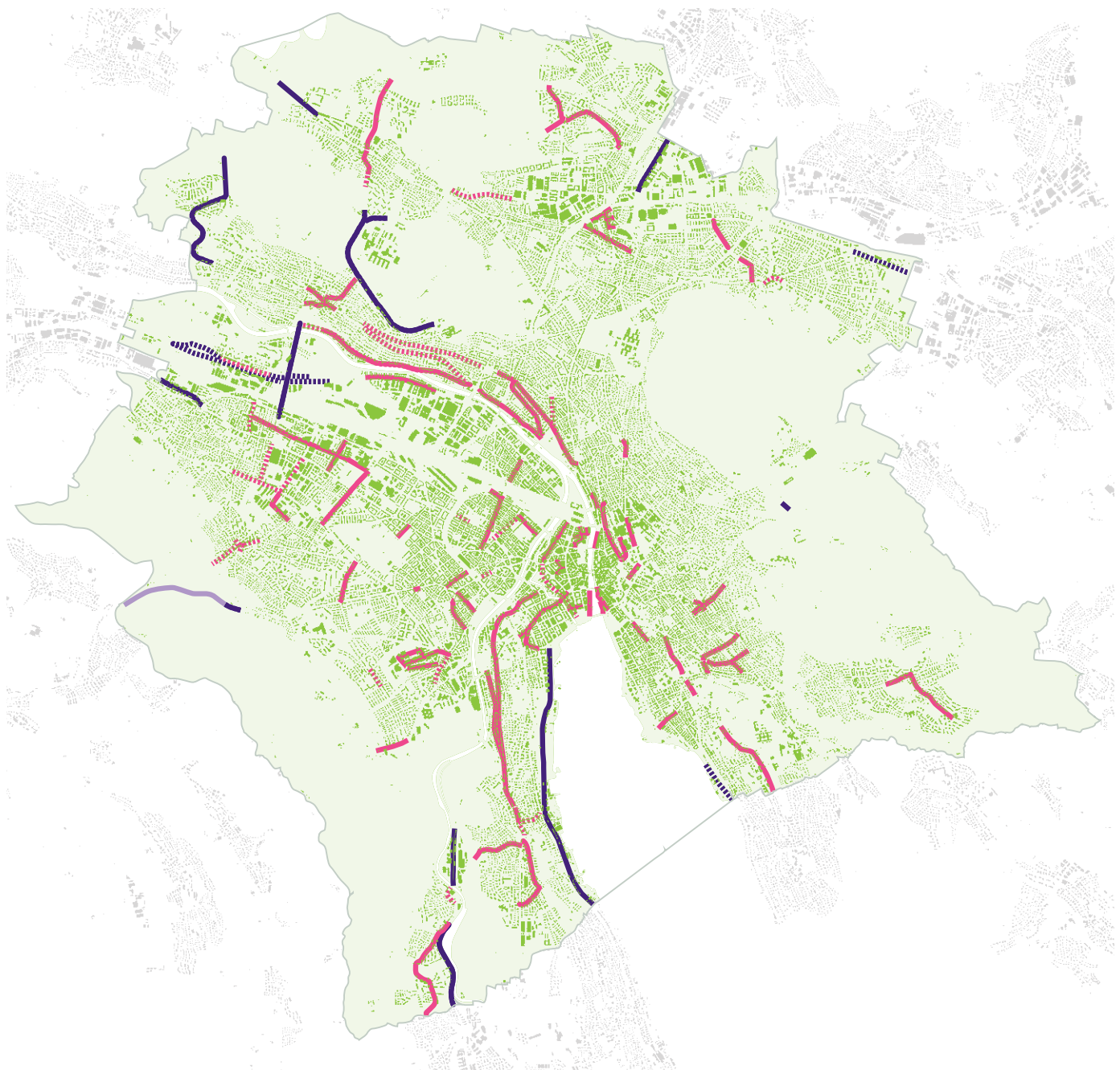
13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

In der Stadt Zürich wohnten gemäss der letzten, im Jahr 2020 durchgeführten Erhebung rund 140 000 Personen in Liegenschaften mit übermässigem Strassenlärm. Von den bisher umgesetzten Strassenlärmsanierungen profitierten gut 24 000 Anwohnerinnen und Anwohner. Von weiteren Lärmsanierungsprojekten, deren Planung bis zum Jahr 2021 aufgenommen wurde, die aber unter anderem aufgrund grösserer baulicher Anpassungen mehr Zeit benötigen, werden knapp 12 000 weitere Personen profitieren. Mit diesen bisher umgesetzten und geplanten Geschwindigkeitsreduktionen (erste und zweite Etappe) wird die gesetzliche Vorgabe zur Strassenlärmsanierung allerdings bei Weitem nicht erreicht. Daher hat der Stadtrat im Dezember 2021 ein Gesamtkonzept zur Strassenlärmsanierung (dritte Etappe) verabschiedet. Mit diesem Gesamtkonzept sollen in einem Umsetzungshorizont von zehn Jahren 48 000 von übermässiger Belastung mit Strassenlärm betroffene Anwohnerinnen und Anwohner tagsüber und 95 000 in der Nacht entlastet werden. Die Umsetzung des Konzepts in konkrete Planungen beginnt im Jahr 2022.

Indikator 13: Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion*



* Die Zahl der Personen, die von der Einführung von Tempo 30 profitieren, hat zwischen 2012 und 2021 nicht nur aufgrund der Aufnahme weiterer Strassenabschnitte zugenommen, sondern auch wegen der Zunahme der Wohnbevölkerung an sanierten Strassenabschnitten (Verdichtung). Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



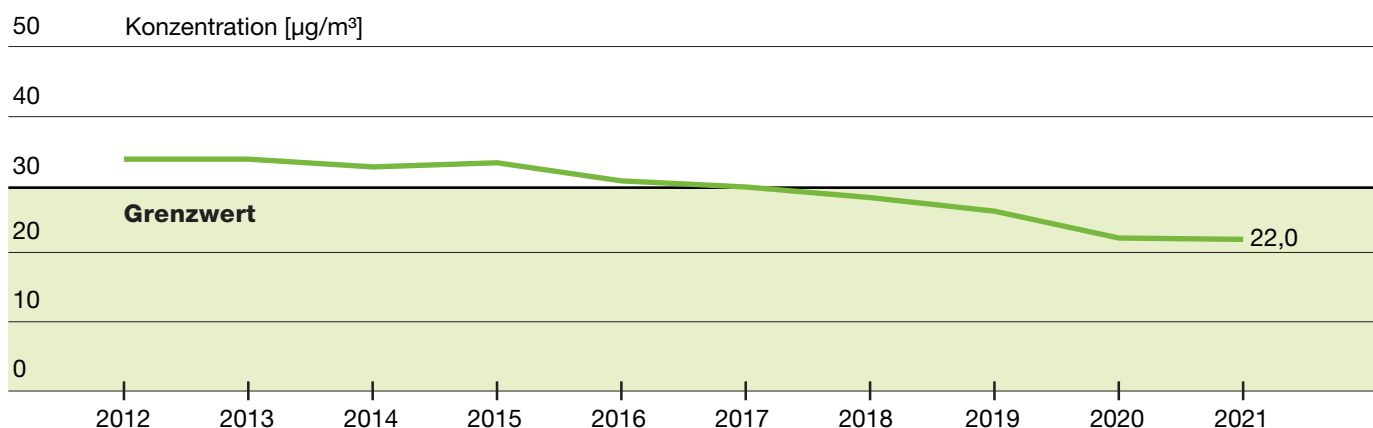
Strecken mit Temporeduktion (Stand Dezember 2021)

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

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Das Jahr 2021 war durch einen milden, niederschlagsreichen Winter und einen nassen Sommer geprägt. Dementsprechend gab es wenig Wettersituationen, welche hohe Schadstoffbelastungen verursacht hätten. Da auch 2021 durch die Coronapandemie geprägt war und viele Erwerbstätige aufgrund der Homeofficepflicht zu Hause blieben, blieb die Verkehrsbelastung an der Messstation Stampfenbachstrasse auf dem niedrigen Niveau von 2020. Aus diesen Gründen wurde für 2021 mit einer NO₂-Konzentration von 22,0 µg/m³ eine praktisch identische Belastung wie im Vorjahr ermittelt.

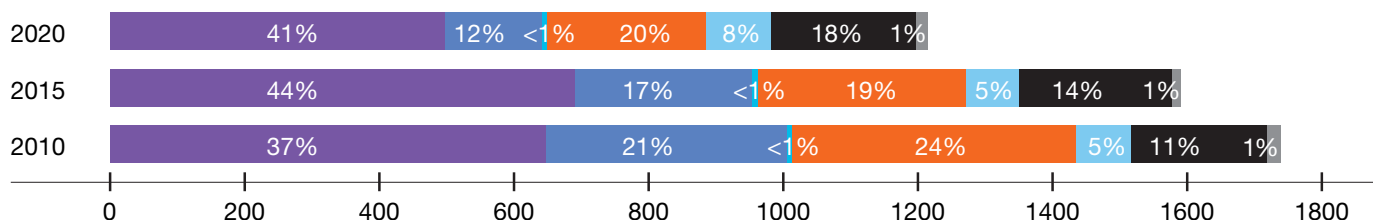
Indikator 14a: NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



Messstation Stampfenbachstrasse. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Die NO_x-Emissionen haben in den letzten zehn Jahren gesamthaft stetig abgenommen. Der motorisierte Strassenverkehr macht dabei aber durchgehend über 50 Prozent der Gesamtemissionen aus. Dafür verantwortlich sind in erster Linie die Personewagen, gefolgt von Lastwagen und Lieferwagen. Aufgrund der strengeren Abgasnormen wäre ein starker Rückgang der Emissionen aus dem Strassenverkehr zu erwarten gewesen. Dies hat sich jedoch nicht bestätigt. Der Grund liegt bei den dieselbetriebenen Personen- und Lieferwagen. Die NO_x-Emissionen dieser Fahrzeuge liegen im realen Fahrbetrieb zum Teil weit über dem vorgegebenen Grenzwert. Zudem hat der Anteil an Dieselfahrzeugen am Gesamtbestand laufend zugenommen.

Indikator 14b: Quellen der NO_x-Emissionen



NO_x-Emissionen in Tonnen pro Jahr



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

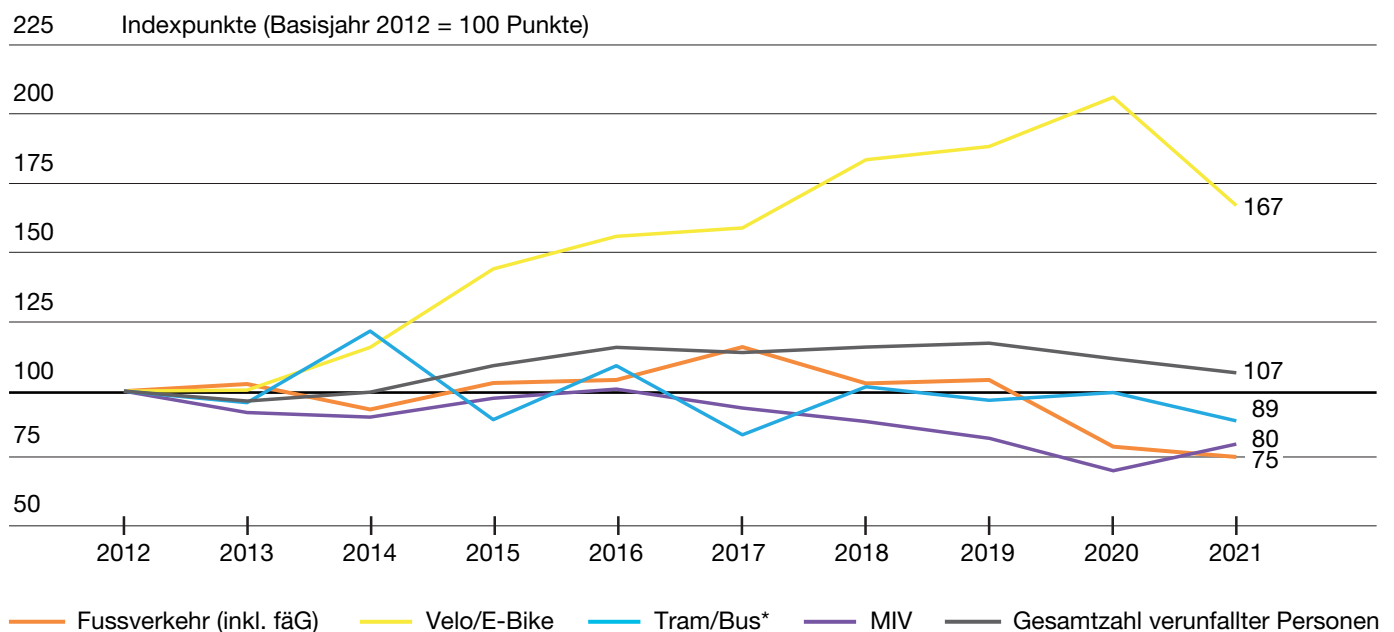
15 Verkehrssicherheit

Die durch die Pandemie bedingten grossen Veränderungen im Verkehrsaufkommen spiegeln sich auch im Unfallgeschehen wider: Die Gesamtanzahl verunfallter Personen bei polizeilich registrierten Verkehrsunfällen ging in den letzten zwei Jahren um knapp 10 Prozent zurück und lag im Jahr 2021 bei insgesamt 1334 Personen. Sowohl 2020 wie 2021 verunfallten insbesondere deutlich weniger Personen zu Fuss als in den Jahren zuvor, wobei die Unfallzahlen in der Pandemie sogar stärker zurückgingen als das Fussverkehrsaufkommen.

Die Anzahl der mit dem Velo verunfallten Personen stieg 2020 noch parallel zu den damals stark zunehmenden Velofrequenzen. Für das Jahr 2021 ist allerdings erstmals seit Start von «Stadtverkehr 2025» ein erfreulicher erheblicher Rückgang der Velounfälle zu konstatieren, obwohl die Velofrequenzen gegenüber dem Vorjahr nur leicht zurückgingen. Möglicherweise trug das sehr schlechte Velowetter im Frühling und Sommer 2021 dazu bei, dass generell weniger Velo gefahren wurde und gerade bei schlechtem Wetter vermehrt erfahrene Velofahrerinnen und -fahrer unterwegs waren, die weniger häufig verunfallen. Ob sich auch das Handlungsprogramm «Sicher Velofahren» des Stadtrats und andere Bemühungen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur unterdessen positiv auf die Unfallzahlen auswirken und von einer Trendwende gesprochen werden kann, lässt sich aber erst in den nächsten Jahren beurteilen.

Im MIV verunfallten insbesondere auf den leeren Strassen während des ersten Lockdowns im Frühling 2020 besonders wenig Personen, während die Unfallzahlen der späteren Pandemiephasen in etwa der Entwicklung der MIV-Frequenzen entsprachen. Beim ÖV spiegelt sich der starke Rückgang des Passagieraufkommens in den beiden Pandemiejahren 2020 und 2021 nicht in einer ebenso geringeren Anzahl der in Trams und Bussen verunfallten Personen wider. Dies kann allerdings mit dem sehr geringen Ausmass der Unfallzahlen im ÖV erklärt werden, die bei Vergleichen über die Jahre starke prozentuale Schwankungen mit sich bringen.

Indikator 15: Verkehrssicherheit



Verunfallte Personen 2021

Gesamt: 1334

Fuss: 164

Velo: 490

MIV: 506

Tram/Bus: 85*

* Aufgrund der geringen absoluten Anzahl verunfallter Personen, die in Trams oder Bussen unterwegs sind, können zufällige Schwankungen in einzelnen Jahren zu stark veränderten Indexwerten führen, die als einzelne Werte aber Zufälle bleiben und nicht als Trend interpretiert werden können.

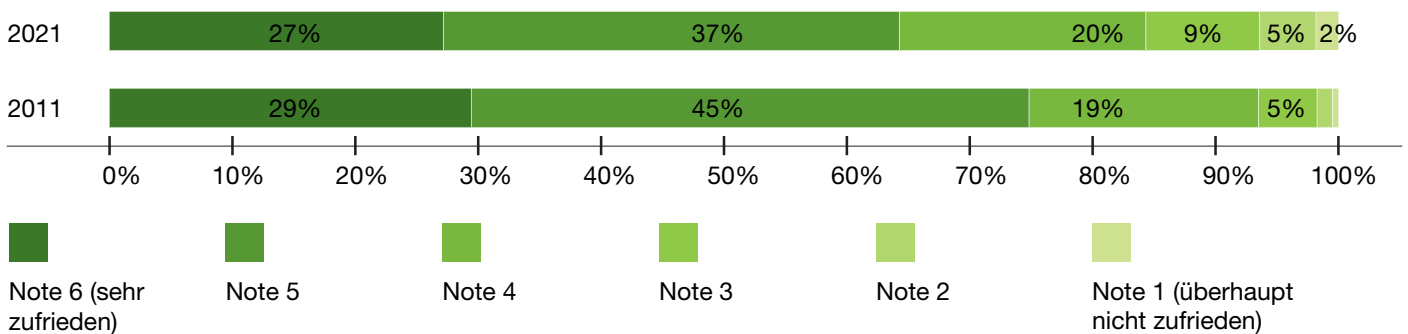
Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit im Quartier

Die Verkehrssicherheit in ihrem Wohnquartier wird von der Stadtbevölkerung als mehrheitlich gut beurteilt, etwa zwei Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner sind damit gemäss der 2021 durchgeführten Bevölkerungsbefragung zufrieden (Noten 5 und 6 zusammengefasst).

Aufgrund eines zwischenzeitlichen Methodenwechsels in der Bevölkerungsbefragung lässt sich die aktuelle Beurteilung der Verkehrssicherheit in den Quartieren nicht mehr direkt mit derjenigen zu Beginn von «Stadtverkehr 2025» vergleichen.

Indikator 16: Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit im Quartier*



* Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Im Jahr 2019 wurde die Bevölkerungsbefragung erstmals per Online-Fragebogen durchgeführt (auf Wunsch werden auch Papierfragebögen verschickt), zuvor telefonisch. Ein im Rahmen der Befragung 2015 im Hinblick auf den Wechsel durchgeführter Methodenvergleich zeigte, dass in der Onlinebefragung bei Zufriedenheitsfragen tendenziell kritischere Antworten abgegeben wurden als in der telefonischen Befragung. Dies begrenzt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse 2011 (telefonische Befragung) und 2021 (Onlinebefragung).



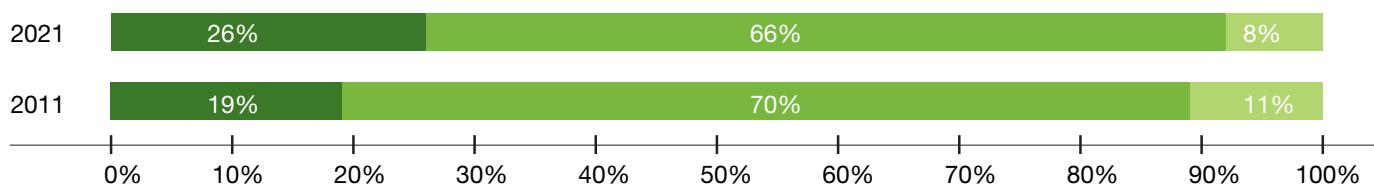
Erhöhung Veloverkehrssicherheit am Knoten Basler-/Bullinger-/Herdernstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Qualität des öffentlichen Raums steigern

17 Aktivitäten der Stadt zur Gestaltung von Stadtbild und öffentlichem Raum

Gemäss der Bevölkerungsbefragung 2021 beurteilen zwei Drittel der Stadtbevölkerung das Ausmass an Aktivitäten der Stadt zur Gestaltung von Stadtbild und öffentlichem Raum als gerade richtig. Ein weiteres Viertel ist allerdings der Meinung, in dieser Hinsicht werde zu wenig getan. Aufgrund eines zwischenzeitlichen Methodenwechsels in der Bevölkerungsbefragung lässt sich die aktuelle Beurteilung dieser Aktivitäten nicht mehr direkt mit derjenigen zu Beginn von «Stadtverkehr 2025» vergleichen.

Indikator 17: Aktivitäten der Stadt zur Gestaltung von Stadtbild und öffentlichem Raum*



Bewertung der Massnahmen durch die Bevölkerung

■ zu wenig ■ gerade richtig ■ zu viel

* Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Im Jahr 2019 wurde die Bevölkerungsbefragung erstmals per Online-Fragebogen durchgeführt (auf Wunsch werden auch Papierfragebögen verschickt), zuvor telefonisch. Ein im Rahmen der Befragung 2015 im Hinblick auf den Wechsel durchgeführter Methodenvergleich zeigte, dass in der Onlinebefragung bei Zufriedenheitsfragen tendenziell kritischere Antworten abgegeben wurden als in der telefonischen Befragung. Dies begrenzt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse 2011 (telefonische Befragung) und 2021 (Onlinebefragung).



Neugestaltung Quartierzentrum Morgental. 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. Mit Beginn der Pandemie ist das Verkehrsaufkommen zwar insgesamt deutlich gesunken, aber nicht gleichmässig über alle Verkehrsmittel hinweg: Das Passagieraufkommen im ÖV ist sehr viel stärker zurückgegangen als die MIV-Frequenzen, während die Velofrequenzen trotz oder gerade wegen der Pandemie weiter zugenommen haben. Diese deutlich veränderte Nutzung der Verkehrsmittel zeigt sich im zweiten Pandemiejahr 2021 ebenso wie bereits im Vorjahr. Es ist allerdings davon auszugehen, dass mit einer nachhaltigen Stabilisierung der Gesundheitslage auch eine weitgehend an die Entwicklungen bis 2019 anknüpfende Normalisierung der Verkehrslage einsetzt. Deshalb wird das Ziel, den Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am Modalsplit bis zum Zielhorizont 2025 von «Stadtverkehr 2025» zu erhöhen, weiterhin als erreichbar eingestuft. Einige durch die Pandemie hervorgerufene Veränderungen werden aber voraussichtlich bestehen bleiben und die künftige Verkehrssituation in der Stadt mitprägen, insbesondere vermehrtes Homeoffice und die deutlich höhere Anzahl Velofahrerinnen und Velofahrer.

Das Angebot und die Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, muss in der Zielerreichung differenziert und teilweise 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 in den beiden Pandemiejahren deutlich 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 auch 2021 mit neuen und aufgewerteten Fusswegen und Plätzen sowie der Einrichtung von neun Begegnungszonen weiter verbessert.

Der Masterplan Velo konnte allerdings während seiner Laufzeit nicht so weit umgesetzt werden wie vorgesehen (Indikator 7), da Strassenbauprojekte grundsätzlich eine lange Entwicklungszeit haben und sich zudem solche an wichtigen Routen verzögerten. Bisher noch nicht realisierte zentrale Elemente des Masterplans werden aber bis 2025 noch umgesetzt (Stadttunnel, Sihlquai, Mythenquai etc.). Im Jahr 2021 wurde der Masterplan Velo durch die Velostrategie 2030 ersetzt, mit der schneller wesentliche Verbesserungen für den Veloverkehr erreicht werden sollen, insbe-

sondere indem zukünftig mit einfachen baulichen und signalisatorischen Massnahmen sowie Markierungen rasche Verbesserungen am Routennetz umgesetzt werden.

Die Bevölkerungsbefragung 2021 zeigt entsprechend klare Unterschiede in der Attraktivitätsbeurteilung des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs: Während sehr grosse Mehrheiten die Verkehrsqualität im ÖV respektive zu Fuss als positiv beurteilen, wird diejenige des Veloverkehrs von Velofahrerinnen und Velofahrern überwiegend negativ eingeschätzt (Indikator 8).

Das Ziel, die Kapazität für den MIV bis 2025 nicht zu erhöhen, scheint weiterhin erreichbar, auch wenn die Daten zum 2021 an den Stadtgrenzen gemessenen MIV-Aufkommen sowie zu den die Stadtgrenzen per S-Bahn querenden Passagieren aufgrund der Pandemie ausserhalb der Norm sind und nicht für eine Trendabschätzung verwendet werden können (Indikator 9).

In den letzten zehn Jahren leicht abgenommen hat die Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze (Indikator 10). Aufgrund der bei Strassenbauprojekten neu eingeführten systematischen Prüfung des Kompensationspotenzials von Parkplätzen in der blauen Zone bei ausreichender Anzahl von Privatparkplätzen in der Umgebung wird die Zahl der aufgehobenen Parkplätze künftig allerdings spürbar zunehmen.

Hinsichtlich des Ziels, die 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umzusetzen, bilden die aktuellsten Klimabilanzen des Jahres 2020 die ausserordentliche Situation der Pandemie ab, in welcher der Primärenergieverbrauch (Indikator 11) und die Treibhausgasemissionen (Indikator 12) pro Person insbesondere im Flugverkehr massiv zurückgingen. In den vorherigen Klimabilanzen waren allerdings im Bereich Verkehr, im Gegensatz zu anderen Bereichen, keine relevanten Verbesserungen erkennbar, weshalb die Zielerreichung als sehr kritisch einzustufen ist. Falls die vom Gemeinderat beschlossene Verschärfung dieses Ziels auf netto null CO₂ bis 2040 in der Volksabstimmung im Mai 2022 Zustimmung findet, müssen und sollen sämtliche verkehrs- und mobilitätsplanerischen Massnahmen der Stadt darauf ausgerichtet werden, die Klimawende im Stadtverkehr und im Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung zu erreichen.

Die Strassenlärmsanierung durch Temporeduktionen wurde im Jahr 2021 durch die Verabschiedung des Gesamtkonzepts Strassenlärmsanierung dritte Etappe entscheidend vorangetrieben, mit dem weitaus mehr Anwohnerinnen und Anwohner vor zu hohen Lärmimmissionen geschützt werden sollen als bisher (Indikator 13). Die Luftschadstoffbelastung auf dem Stadtgebiet ist zwar seit Beginn der Pandemie spürbar tiefer als vorher, insgesamt trägt der Verkehr aber nach wie vor den Löwenanteil dazu bei (Indikator 14).

Die Unfallzahlen 2021 sind erfreulich tief, insbesondere im Veloverkehr ist erstmals seit Start der Stadtverkehrsstrategie ein Rückgang an verletzten Personen zu verzeichnen (Indikator 15). Aber auch dabei spielt die ausserordentliche Verkehrslage in der Pandemie mutmasslich eine entschei-

dende Rolle und erst die kommenden Jahre werden zeigen, ob das Handlungsprogramm «Sicher Velofahren» des Stadtrats und andere Bemühungen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur das Unfallrisiko nachhaltig verringern. Das Unfallrisiko zu Fuss oder im MIV nahm dagegen schon in den Jahren vor der Pandemie angesichts des Bevölkerungswachstums tendenziell ab. ÖV-Passagiere verletzen sich generell nur sehr wenige bei Verkehrsunfällen. Entsprechend wird die Verkehrssicherheit in den Quartieren in der Bevölkerungsbefragung 2021 überwiegend als gut beurteilt (Indikator 16). Die Erreichung des Ziels, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen, bleibt insgesamt betrachtet dennoch eine grosse und in der Zielerreichung bis 2025 kritisch einzustufende Herausforderung.

Das Ziel, die Qualität des öffentlichen Raums zu steigern, wird mit diversen Aufwertungsprojekten verfolgt. Das Ausmass an Aktivitäten der Stadt zur Gestaltung von Stadtbild und öffentlichem Raum und damit zu einer Verbesserung der Stadtraumqualität 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 Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr	■
		8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität	■
■	Kapazität für den MIV nicht erhöhen	9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes	■
		10 Parkplatzangebot	■
■	2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr	■
		12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr	■
■	Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion	■
		14 NO ₂ -Belastung (indirekter Indikator)	■
		15 Verkehrssicherheit	■
		16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit im Quartier	■
■	Qualität des öffentlichen Raums steigern	17 Aktivitäten der Stadt zur Gestaltung von Stadtbild und öffentlichem Raum	■

■ 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 2021

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	<p>Künftige Verkehrsnachfrage durch den öffentlichen Verkehr bewältigen und dadurch Quartiere entwickeln, Attraktivität erhöhen und Emissionen verringern</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tramverbindung Affoltern – Zweite Etappe Limmattalbahn (Abschnitt Bahnhof Altstetten bis Farbhof) – Umstellung Linien 69, 80 und 83 auf Trolleybusbetrieb – Umstellung verschiedener Linien auf Elektrobusbetrieb – Zuverlässigkeit Tram und Bus verbessern – Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 – Angebotsausbau ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist – Angebotsausbau ÖV im Hochschulgebiet Zürich Zentrum
	Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen	<p>Attraktivität des öffentlichen Raums für den Fuss- und den Veloverkehr erhöhen sowie die Zugänge zum See verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung Quartierzentrum Morgental  – Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden – Aufwertung Quartierzentrum Nordbrücke – Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse – Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai) – Ausbau Unterführungen Wollishofen – Aufwertung Seezugang Tiefenbrunnen (SBB-Unterführung) – Sanierung Mischflächen Fuss-/Veloverkehr – Temporäre Aufwertungen neu
	Velostrategie 2030 und Bauprogramm Velo	<p>Steigerung der Velonutzung dank eines durchgehenden, sicheren Veloroutennetzes sowie Neu- und Ausbau von Veloabstellanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Velovorzugsrouten neu – Veloroute Sihl–Limmat mit Veloquerung und -station unter dem Hauptbahnhof – Veloroute Seebecken – Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse–Talstrasse – Fil Bleu Glatt – Sihlquerung Velo beim Hauptbahnhof (Gessnerbrücke) – Sihlcity-Velosteg – Velostation Stadelhofen – Velo Sicuro
	Mobilitätsmanagement	<p>Mobilitätsberatungen sowie zielgruppenorientierte Unterstützung der Verkehrsteilnehmenden zugunsten eines stadt- und umweltgerechten Mobilitätsverhaltens</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsmassnahmen Stadtverwaltung
	Strassenlärm-sanierung	<p>Lärmschutz der Wohnbevölkerung durch den Überlandpark, Temporeduktionen sowie durch weitere Massnahmen an der Quelle</p> <ul style="list-style-type: none"> – Überlandpark (Einhausung Schwamendingen) – Umsetzung des Gesamtkonzepts Strassenlärmsanierung dritte Etappe – Teststrecken lärmarme Beläge
	Parkraumplanung und -bewirtschaftung	<p>Reduktion der Anzahl Autofahrten sowie Nutzung frei gewordener Strassenflächen zugunsten anderer Bedürfnisse und Aufwertungen des öffentlichen Raums</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kompensation Parkplätze blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze – Angemessene Gebühren für die Parkierung auf öffentlichem Grund
	Verkehrsmanagement	<p>Stabilen, gleichmässigen Verkehrsablauf in stadtverträglicher Menge gewährleisten, um unter anderem den ÖV zu beschleunigen und den Komfort für den Veloverkehr zu erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Flüssiges Velofahren – Bevorzugung an ausgewählten Knoten – Betriebskonzept Langstrasse neu

 : 2021 in den Betrieb übergegangene Massnahmen
neu : 2021 neu hinzugekommene Massnahmen

Strategische Planungen		Massnahmen
	Zugänglichkeit Bahnhöfe	Sicheren und komfortablen Zugang zu den innerstädtischen Bahnhöfen für den Fuss- und den Veloverkehr ermöglichen <ul style="list-style-type: none"> – Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten – Verbesserung Zugang Bahnhof Wipkingen im Zuge SBB-Projekt – Masterplan HB/Central – Neuer Zugang Nord Bahnhof Stadelhofen neu
	Gewerbe- und Güterverkehr	Neue oder optimierte Lösungen für die effiziente, stadtverträgliche Abwicklung des Gewerbe- und Güterverkehrs sowie der Anlieferung <ul style="list-style-type: none"> – Güterverkehrs- und Logistikkonzept Stadt Zürich – Anlieferungs- und Gewerbeverkehrs-konzept
	Smart Mobility	Förderung einer stadtverträglichen und ressourcenschonenden Mobilität mit innovativen Lösungen mittels Vernetzung und Partizipation sowie durch die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung <ul style="list-style-type: none"> – Pilotprojekt VBZ Pikmi – Multimodale Mobilitätsplattform inklusive ZüriMobil-Stationen – Plattform Vianova

 : 2021 in den Betrieb übergegangene Massnahmen

neu : 2021 neu hinzugekommene Massnahmen

Fortschritte 2021

VBZ-Netzentwicklungsstrategie



Die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030, deren nachfolgend genauer erläuterte Massnahmen entweder umgesetzt, in Projektierung oder verworfen sind, wird in Bälde durch eine neue Netzentwicklungsstrategie mit dem Planungshorizont 2040 ersetzt. Die Grundlage dafür wurde mit dem im Fokustext ausführlich beschriebenen Zukunftsbild ÖV 2050 gelegt.

2021 wurde das Bauprojekt Tram Affoltern weiter ausgearbeitet. Abklärungen bezüglich der dritten Etappe Strassenlärmsanierung führten zu Verzögerungen, sodass das Bauprojekt nun auf Ende 2023 beim Bund zur Plangenehmigung eingereicht werden kann. Die Planung wurde dahingehend angepasst, dass auf rund der Hälfte der geplanten Strecke entlang der Wehntalerstrasse ein Grüntrasse erstellt werden soll, um den Strassenraum aufzuwerten und die versiegelte Fläche zu reduzieren.

Nachdem im Jahr 2019 die erste Etappe der Limmattalbahn (Verlängerung Tramlinie 2 bis Schlieren) in Betrieb genommen wurde, kann Ende 2022 die Gesamtstrecke der zusätzlichen Linie 20 der Aargau Verkehr AG zwischen Altstetten und Killwangen eröffnet werden. Die Arbeiten auf Stadtgebiet wurden im Berichtsjahr abgeschlossen. Im Mai 2021 konnten so die Haltestellen am Bahnhof Altstetten sowie die Verlängerung der Trolleybuslinie 31 bis Hermetschloo in Betrieb genommen werden.

Hinsichtlich der Elektrifizierungsbestrebungen der VBZ wurde die Projektierung der Fahrleitungsinfrastruktur für die geplante Umstellung der Linien 69 und 80 auf Trolleybusbetrieb fortgesetzt und Ende 2021 das Infrastruktur-

konzeptionsgesuch eingereicht. Aktuell ist die Einführung des Trolleybusbetriebs für 2024/2025 geplant. In der Busgarage Hardau wurde 2021 eine Transformatorenstation und Ladeinfrastruktur erstellt, mit der die Elektrobusse versorgt werden, die ab 2022 auf diversen Quartier-, Standard- und Gelenkbuslinien in Betrieb gehen werden.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit von Buslinien bleibt ein zentrales Ziel zur Gewährleistung einer hohen Attraktivität des ÖV, weshalb eine Arbeitsgruppe laufend Verbesserungsmaßnahmen prüft und initiiert. 2021 konnten Buspriorisierungen in der Überlandstrasse sowie am Hardplatz umgesetzt werden. Die Auswirkungen der aufgehobenen Busspur in der Langstrasse auf die Zuverlässigkeit können noch nicht abschliessend beurteilt werden. Auf der Trolleybuslinie 31, deren Fahrplanstabilität erhöht werden soll, kann die Störstelle beim Zeltweg voraussichtlich erst in einigen Jahren entschärft werden; die vorgesehene Busspur beim Bahnhof Altstetten wurde vorläufig zurückgestellt.

Angebotsseitig steht – abgesehen vom Ende 2021 deutlich ausgebauten ZVV-Nachtnetz – mit der Fertigstellung der grossen Bauvorhaben im Spitalcluster Lengg im Dezember 2022 ein nächster wichtiger Ausbauschnitt bevor. Rechtzeitig zur Eröffnung des Kinderspitals im darauffolgenden Jahr soll ein neues Buskonzept umgesetzt werden. Die erforderlichen Haltestellen wurden 2021 unter Federführung des Tiefbauamts projektiert, die Realisierung ist ab Mitte 2022 geplant. Bezüglich der Angebotsausbauten im Zusammenhang mit dem Hochschulgebiet Zürich Zentrum gibt es im Berichtsjahr keine nennenswerten Neuerungen.



Cobra- und Flexity-Tram am Central. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich

Fortschritte 2021

Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen



Die Neugestaltung des Quartierzentrums Morgental wurde im Sommer 2021 fertiggestellt. Die Verbreiterung der Unterführung Bachstrasse ist in Planung, 2022 werden die informellen Mitwirkungsverfahren und die Planaufgabe gemäss Strassengesetz durchgeführt. Bei der Unterführung Strandbadweg schreiten die Projektierungsarbeiten planmässig voran. Auf der anderen Seeseite befinden sich Machbarkeitsabklärungen zur 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 konnten 2021 abgeschlossen werden. Das informelle Mitwirkungsverfahren gemäss Strassengesetz wird 2022 durchgeführt. Aufgrund eines politischen Vorstosses werden auch für das Projekt zur Aufwertung der Uraniastrasse respektive der Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse Abklärungen zur Leistungsfähigkeit vorgenommen und die Projektentwicklung wird darauf basierend fortgesetzt.

Das Projekt für die Aufwertung des Quartierzentrums Albisrieden wurde im Jahr 2017 öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt wurden Rechtsmittel ergriffen, die aktuell vor dem Verwaltungsgericht behandelt werden. Die Umsetzung wird damit weiter verzögert.

Das Quartierzentrum Nordbrücke ist ein kommunaler Fussgängerbereich in der Stadt Zürich, in dem mit der von den SBB geplanten Erneuerung des Bahnhofs Wipkingen in naher Zukunft gewichtige Veränderungen anstehen. Das Tiefbauamt prüft mittels einer Studie, wie das Quartierzentrum

angesichts dessen und unter Einbezug von Interessengruppen aus dem Quartier weiter aufgewertet werden kann. Die Nordbrücke wird voraussichtlich ab 2025 verbreitert und der Strassenraum neu gestaltet. Um Erkenntnisse für die Umgestaltung zu gewinnen, hat die Stadt im Jahr 2021 testweise bis Winter 2022/2023 einen temporären Mehrzweckstreifen erstellt. Dieser soll es ermöglichen, die Strasse überall und ohne Umwege zu überqueren.

Aus der Analyse zur Sanierung von Mischflächen Fuss- und Veloverkehr gingen knapp 80 Örtlichkeiten hervor, bei denen die gemeinsamen Flächen zu schmal beziehungsweise unzureichend signalisiert sind. Bisher konnten an 13 Abschnitten Verbesserungen umgesetzt und Fuss- und Veloverkehr entflechtet werden. Weitere Verbesserungen an rund 30 Abschnitten bedürfen der Auslösung von Strassenbauprojekten, weshalb die Sanierung weiterer kritischer Abschnitte erst mittel- bis langfristig möglich ist.

Mit dem Projekt «Brings uf d'Strass» hat das Tiefbauamt 2021 erstmals die temporäre Umgestaltung von Quartierstrassen während der Sommerferien erprobt. Die Fritschistrasse sowie Abschnitte der Rotwand- und der Konradstrasse wurden für den Autoverkehr (ausgenommen Zubringer) gesperrt und konnten für einmal anders genutzt und erlebt werden. Das Projekt «Piazza Pop-up» hingegen ging bereits in die fünfte Saison. Das bewährte Mobiliar aus Bänken, Tischen und Pflanztrögen ist seit 2021 neu auch in der Binz anzutreffen, während aus vergangenen Saisons der Hubertus, der Waldgarten in Schwamendingen und der Vorplatz des Quartiertreffs Zehntenhaus in Affoltern weiterhin in Betrieb sind.



«Brings uf d'Strass»: Konradstrasse im Sommer 2021. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2021

Velostrategie 2030 und Bauprogramm Velo



Im Jahr 2021 wurden diverse Verbesserungen des Velonetzes umgesetzt, beispielsweise an der Uetliberg- und an der Langstrasse. Zudem wurde der Allmendsteg Brunau erneuert und mit einem neuen Betonbelag ausgerüstet, der für Velofahrende griffiger und sicherer ist.

Die Umsetzung der durchgängigen Velorouten Seebecken und Sihl-Limmat hinkt aufgrund von Projektanpassungen dem ursprünglichen Zeitplan hinterher. Mit dem Resultat der Abstimmung im Juni und dem Regierungsratsbeschluss vom November 2021 konnte dagegen die Bewilligungsphase zum Ausbau des Stadttunnels weiter vorangetrieben werden. Der Baustart ist für Herbst 2022 geplant.

Das Projekt «Gessnerbrücke» ist weiterhin sistiert. Die Brücke ist Teil des Perimeters der Testplanung «HB/Central 2050», in deren Rahmen bis 2023 ein Masterplan entwickelt wird. Sobald dieser vorliegt, wird der Projektauftrag Gessnerbrücke angepasst und die Bearbeitung wiederaufgenommen. Für den Abschnitt Talstrasse der innenstadtquerenden Veloroute konnte das Projekt nicht wie gewünscht vorwärtsgetrieben werden. Der Abschluss des Vorprojekts erfolgt voraussichtlich 2022.

Der Regierungsrat beantragte im Januar 2022 dem Kantonsrat, für die Umsetzung des Freiraumkonzepts «Fil Bleu Glatt» 63 Millionen Franken zu bewilligen. Davon entfallen 30 Millionen Franken auf den Glattuferweg, der Rest auf Wasserbauprojekte. Für den ersten Abschnitt «Altried» ist unabhängig davon ein Projekt in Arbeit, das bis zum Jahr 2023 umgesetzt werden soll.

Ergänzend zum städtischen Projekt für den Velosteg beim Einkaufszentrum Sihlcity hat dessen Eigentümerin in einem Neugestaltungsplan ihrer Aussenanlagen ebenfalls einen Steg projektiert. Die Stadt hat mit der Eigentümerin des

Sihlcity vereinbart, dass dieses Projekt unter städtischer Federführung umgesetzt wird.

Die Velostation am wichtigen Umsteigepunkt Stadelhofen wird zusammen mit dem Ersatzneubau des Hauses «Zum Falken» erstellt. Der Baustart ist für Frühling 2022 vorgesehen. Die Inbetriebnahme erfolgt Anfang 2025.

Dank des Projekts «Velo Sicuro» konnten verschiedene als Velounfallherde identifizierte Stellen mit situationsspezifischen Massnahmen entschärft werden, beispielsweise an der Birmensdorferstrasse oder beim Paradeplatz.

Die «Velostrategie 2030» hat 2021 den seit 2012 gültigen «Masterplan Velo» abgelöst. Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich – das ist die Vision dieser Strategie. 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. Auf Nebenachsen sollen attraktive, sichere und durchgängige Veloverbindungen realisiert werden. Neben Aufhebung oder Versetzung von Parkplätzen und abschnittweisen Aufhebungen des Rechtsvortritts sind weitere Massnahmen vorgesehen, um das Velofahren zu erleichtern und zu fördern. Dazu gehören Massnahmen zur Reduzierung des MIV, Tempo 30, Markierungen für bessere Sichtbarkeit, zusätzliche Velostreifen an Knotenzufahrten sowie Bevorzugung an Lichtsignalanlagen. Die Fortschritte der Umsetzung der Velovorzugsrouten sowie weitere umgesetzte Velomassnahmen werden auf www.stadt-zuerich.ch/velo festgehalten. Für die Jahre 2022/2023 ist die Umsetzung von zehn Velovorzugsrouten vorgesehen, weitere Abschnitte werden im Rahmen verschiedener Bauprojekte geplant.



Velostreifen Langstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2021

Mobilitätsmanagement



Das Pilotprojekt «Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung» konnte 2021 vorangetrieben werden. Die drei beteiligten Dienstabteilungen Tiefbauamt, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie Verkehrsbetriebe Zürich haben einen Massnahmenkatalog erarbeitet. Die Abstimmung mit parallel laufenden Aktivitäten ist erfolgt und die Freigabe weiterer Arbeitsschritte durch den Stadtrat aufgegleist.

Das Beratungsangebot «Impuls Mobilität» wurde per Ende 2021 wie geplant abgeschlossen, eine weiterentwickelte und neu positionierte Anschlusslösung für solche Beratungen befindet sich in Abklärung. 2021 konnten 14 Beratungen durchgeführt werden, mit Fokus auf Architekturbüros und Wohnbauträgern. Die Zielgruppe der Architekturbüros nutzte die Beratung vor allem im Sinne einer Weiterbildung zum Thema Mobilität. Der vierteljährliche Newsletter «Impuls Mobilität» und die Veranstaltungen erfreuen sich einer laufend zunehmenden Leserschaft und Anzahl Teilnehmender und werden weiterhin wie bisher angeboten. Die beiden Veranstaltungen im Jahr 2021, die aufgrund der Pandemie online durchgeführt werden mussten, waren sehr gut besucht: der Mobilitätslunch zum Thema «Mobilität und Corona: Was bleibt nach der Pandemie?» mit

77 Teilnehmenden und die Veranstaltung zum Thema «Planen für Jung und Alt – ein Mehrwert für alle» mit 64 Teilnehmenden.

Die Anfragen für Bauten mit Unterschreitung des Pflichtparkplatzbedarfs (autoarme Nutzungen) nehmen weiterhin zu. Das Tiefbauamt nimmt in diesem Thema eine beratende und prüfende Rolle ein. Während sich die autoarmen Bauprojekte lange auf grosse Wohnbauträger und -projekte konzentrierten, ist in den letzten Jahren eine Zunahme der Anfragen in Bezug auf kleinere Bauprojekte zu verzeichnen. Zudem werden Konzepte mit Mobilitätsmanagement-Massnahmen auch bei Gebietsentwicklungen immer mehr berücksichtigt.

Im Sommer 2021 konnte an der Veranstaltung «CYCLE WEEK» (ehemals «Urban Bike Festival») ein breites Publikum für das Velo begeistert werden. An den Standorten Europallee und Brunau stand ein umfassendes Angebot zur Verfügung: Es konnten Velos und E-Bikes getestet werden, beim Safety-Parcours konnte man sich zum Thema Verkehrssicherheit spielerisch informieren und vieles mehr. Die Stadt Zürich engagiert sich bei der «CYCLE WEEK» und unterstützt damit die Velokultur.



CYCLE WEEK 2021. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2021

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 Temporeduktionen sind auch im Jahr 2021 einige Strecken neu mit Tempo 30 signalisiert worden, beispielsweise an der Loorenstrasse in Witikon. Im Rahmen von Strassenbauprojekten wird bei Vorliegen übermässiger Lärmimmissionen Tempo 30 statt 50 systematisch geprüft. Da von den bisher umgesetzten oder sich noch in Planung befindenden Massnahmen zur Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion lediglich rund 35 000 Betroffene profitieren haben oder noch profitieren werden, hat der Stadtrat im Dezember 2021 das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe beschlossen. Mit diesem Gesamtkonzept sollen von den 140 000 Personen, die gemäss der letzten, Ende 2020 durchgeführten Erhebung von Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert (IGW) betroffen sind, innert circa zehn Jahren 48 000 am Tag und 95 000 in der Nacht entlastet werden. Im Vordergrund steht, gestützt durch die gefestigte Rechtsprechung, nach wie vor Tempo 30 statt 50: Zukünftig soll im Stadtgebiet mehrheitlich Tempo 30 gelten. Neben kommunalen Strassen und Quartierzentren

betrifft dies neu auch zahlreiche überkommunale Strassen. Geschwindigkeitsreduktion ist eine wirksame und vergleichsweise einfach umzusetzende Massnahme zur Strassenlärmsanierung, ausserdem bringt sie wertvolle Synergien mit, namentlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität. Entlang der stark belasteten Strassen wohnen verhältnismässig viele Menschen mit Lärmbelastungen über dem IGW.

Wo die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion tagsüber nicht gegeben ist, soll die Signalisation von Tempo 30 nachts zum Einsatz kommen. Bisher gibt es bloss eine Strecke, auf der Tempo 30 nur nachts gilt. Neu soll dieses Regime gemäss Gesamtkonzept auf 22 km zur Anwendung kommen. Tempo 30 nachts ist vor allem auf Strassen vorgesehen, bei denen die Netzhierarchie oder die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr gegen Tempo 30 sprechen. Der Nachtlärm ist besonders störend und schädlich, sodass mit der Einführung des Nachtregimes eine klare Verbesserung für die Betroffenen erzielt wird. Allerdings bleibt damit die Sanierungspflicht aufgrund der Überschreitung des IGW in den meisten Fällen bestehen.

Ergänzend sollen vermehrt lärmarme Beläge zum Einsatz kommen. Deren Wirksamkeit im zeitlichen Ablauf testet die Stadt Zürich seit einigen Jahren an mittlerweile circa 20 Strassenabschnitten. Davon profitieren über 3000 Bewohnerinnen und Bewohner durch Lärminderungen. Die aktuellen Messresultate zeigen allerdings eine rasch abnehmende Wirksamkeit im zeitlichen Ablauf.



Visualisierung Einhausung Schwamendingen (Überlandpark). Illustration: agps architecture / Rotzler Krebs Partner / Raumgleiter

Fortschritte 2021

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 deshalb ein Kompensationspotenzial von knapp 1400 Parkplätzen hinzugekommen. 2021 ist die Aufhebung von weiteren 725 Blaue-Zone-Parkplätzen im Rahmen von Strassenprojekten geplant oder im Rahmen von Umsignalisierungen bzw. Ummarkierungen ausgeschrieben worden. Es darf davon ausgegangen werden, dass diese Zahl in den nächsten Jahren kontinuierlich ansteigen wird.

Nach wie vor gibt es zahlreiche «weisse» Parkplätze, auf denen gratis parkiert werden kann. Die Dienstabteilung Verkehr führt schrittweise für alle weiss markierten Parkplätze auf öffentlichem Grund eine Gebührenpflicht ein. Die Gebühren für das uneingeschränkte Parkieren in der blauen Zone (Anwohnerparkkarte) sollen mit der neuen Parkkartenverordnung erhöht werden. Zudem ist vorgesehen, die grosse Anzahl an Spezialbewilligungen zu reduzieren. Dafür soll in der neuen Parkkartenverordnung eine einheitliche Rechtsgrundlage geschaffen und eine angemessene Gebühr festgesetzt werden. In Erfüllung einer gemeinderätlichen Motion wird in der neuen Parkkartenverordnung auch eine Parkkarte für das standortungebundene Carsharing vorgeschlagen werden.

Fortschritte 2021

Verkehrsmanagement



Zukünftig selbstfahrende Fahrzeuge und die Kommunikation zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen machen eine Prognose der Ampelphasen immer wichtiger. Für eine verkehrsabhängige Steuerung wie in der Stadt Zürich gibt es noch keine Algorithmen, die diese ermöglichen. Mit dem Forschungsprojekt «Greentime» hat die ETH Zürich erste Schritte in diese Richtung getätigt und aufgezeigt, dass auch bei einem sich ändernden Phasenablauf eine relativ zuverlässige Prognose zu den Phasen einer Lichtsignalanlage gemacht werden kann.

LiDAR-Sensoren, die im Motorfahrzeugbau bereits etablierter Standard sind, sollen zukünftig auch in der Infrastruktur eingesetzt werden. Um Chancen und Grenzen des Sensortyps zu erkennen, startet die Stadt Zürich einen Testbetrieb.

Die Langstrasse wird zukünftig – mit Ausnahme einiger Nachtstunden – für den Durchgangsverkehr unterbrochen. Busse, Velos und zu Fuss Gehende werden den Verkehrsraum prägen. Der MIV umfährt die Langstrasse via Neufrankengasse bzw. Schöneeggstrasse. Um eine attraktive Veloverbindung anzubieten, einen zuverlässigen ÖV zu garantieren und die Bewirtschaftung des Gebiets zu gewährleisten, wird ein Betriebskonzept für den Perimeter erarbeitet.

Im Dezember 2021 konnte vom Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit der Stadt eine neue Busschleuse am Knoten Überland-/Neue Winterthurerstrasse in Betrieb genommen werden. Mit ihr wird eine Stabilisierung der Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs insbesondere bei starkem Einkaufsverkehr im Glattzentrum erwirkt.



Fuss-, Velo- und Busverkehr an der Langstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2021

Zugänglichkeit Bahnhöfe



Die Verbreiterung der westseitigen Unterführung und die Velostation beim Bahnhof Altstetten werden ab 2022 projektiert und bis 2030 umgesetzt. Als Übergangsmassnahme bis zur Umsetzung der Velostation soll das Abstellplatzangebot an den bestehenden Standorten erhöht werden. Aufgrund des von den SBB geplanten Umbaus des Bahnhofs Wipkingen wurde im Jahr 2019 mit der Planung verbesserter Zugänge zum Bahnhof begonnen. Vorgesehen sind eine direkte und überdachte Anbindung an die Bushaltestelle auf der Nordbrücke sowie vergrösserte Warte- und Aufenthaltsbereiche auf der Nordbrücke (Brückenverbreiterung). Der Bahnhofsumbau und die Brückenverbreiterung sind für 2023 bis 2024 geplant, zugleich werden die angrenzenden Strassenräume (Damm- und Rousseaustrasse, Nordbrücke) neu gestaltet.

Mit dem «Masterplan HB/Central 2050» soll ein Städtebau, Verkehr und weitere Aspekte umfassendes Zukunftsbild für den Raum um den Hauptbahnhof festgelegt werden. Erste Erkenntnisse der Testplanung werden 2022 vorliegen. Im Anschluss wird der Masterplan entwickelt, der eine Entwicklungsvorstellung bis 2050 aufzeigt und zur Grundlage für weitere Planungen in diesem Raum wird.

2021 wurde die Machbarkeitsprüfung eines Fussgängertunnels vom Bahnhof Stadelhofen zum Heimplatz abgeschlossen. Damit könnten der Heimplatz und das stark wachsende Hochschulgebiet, aber auch die Quartiere Witikon, Hirslanden und Hottingen direkter mit dem Bahnhof Stadelhofen verbunden sowie das Bellevue und die Tramlinien 5 und 9 entlastet werden. Der Zugang Nord soll abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen erstellt werden.

Fortschritte 2021

Gewerbe- und Güterverkehr



Die Erarbeitung des Anlieferungs- und Gewerbeverkehrs-konzepts stand 2021 im Mittelpunkt dieser strategischen Planung. In einer Defizitanalyse wurden vorhandene Studien und rechtliche Grundlagen analysiert sowie Interviews mit Beteiligten aus Gewerbe, Logistik, Anwohnerschaft und Stadtverwaltung durchgeführt. Aus den Gesprächen wurde das Bewusstsein der verschiedenen Beteiligten für die Herausforderungen des Anlieferungs- und Gewerbeverkehrs ersichtlich: Dazu gehören vor allem der grundsätzliche Flächenbedarf, die aktuellen Trends der Digitalisierung und der Heimlieferung sowie die damit steigenden Volumen in der Anlieferung.

Im nächsten Arbeitsschritt wurde die spezifische Situation in der Stadt Zürich aus Sicht übergeordneter Trends bewertet, um den Stellenwert künftiger Problemsituationen beurteilen zu können. Darauf basierend wurden erste Massnahmen zu deren Bewältigung skizziert. Diese Massnahmen sollen 2022 im Rahmen eines Workshops mit Betroffenen diskutiert und konkretisiert werden, um das Konzept nachfolgend abschliessen zu können.

Auf der Grundlage des Anlieferungs- und Gewerbeverkehrskonzepts, des bereits vorher erstellten Güterverkehrs- und Logistikkonzepts und in Abstimmung mit dem Gesamtkonzept Elektromobilität soll 2022 die übergeordnete «Strategie Güterverkehr und urbane Logistik 2040» inklusive Massnahmenplan erarbeitet werden.

Auch 2021 wurden in diesem Planungsbereich wieder 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 2021

Smart Mobility



Seit November 2020 ist mit Pikmi Zürichs erstes On-Demand-Angebot für den ÖV unterwegs. Bis Ende 2021 wurde es von über 30 000 Fahrgästen genutzt. Das im Frühling 2021 durchgeführte Mitwirkungsverfahren hat gezeigt, dass die Pikmi-Kundinnen und -Kunden das Betriebsgebiet als eher zu klein beurteilen. Ein grösseres Gebiet erlaubt zudem neue Rückschlüsse auf die gefahrenen Strecken, die Wartezeit bei einer Bestellung sowie den Pooling-Faktor, also die durchschnittliche Anzahl Personen, die sich eine Fahrt teilen. Ende 2021 wurde das Betriebsgebiet deshalb nach Wiedikon erweitert. Damit konnten Direktverbindungen zum Goldbrunnenplatz, zur Kalkbreite und zur Schmiede Wiedikon sowie Anschlüsse an die S-Bahn am Bahnhof Wiedikon oder an die SZU am Schweighof ermöglicht werden. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 endete hingegen der testweise Abendersatz der Quartierbuslinie 35 durch Pikmi. Während des Ersatzbetriebs hat die Nachfrage nach Pikmi um 50 Prozent zugenommen und der Anteil der gepoolten Fahrten hat sich verdoppelt. Die Auswertung der Betriebskennzahlen dient, zusammen mit dem laufend gesammelten Kundenfeedback, der Bewertung des bis April 2022 dauernden Pilotbetriebs.

Die multimodale Mobilitätsplattform «ZüriMobil» ist seit 2020 im Pilotbetrieb. Mit der Bündelung der Mobilitätsdienstleistungen in einer App erleichtert «ZüriMobil» den Zugang zur stadtverträglichen Mobilität in der Urbanregion. 2021 konnten weitere Mobilitätsangebote eingebunden und die Funktionalitäten der App ausgebaut werden: Das aktuelle Angebot erstreckt sich vom ÖV (inkl. Pikmi) über Car- und Bikesharing bis hin zu E-Trottinets und Taxis.

Die 2021 durchgeführte Partizipationskampagne «Mobilität planen – Was benötigst du für deine Reise durch Zürich?» zeigte ein klares Bedürfnis nach gebündelten Mobilitätsangeboten inklusive Buchung und Bezahlung. Die Ergänzung dieser Funktionalitäten ist wichtiger Bestandteil der Diskussionen über eine allfällige Anschlusslösung.

Ergänzend zur digitalen Verknüpfung der Mobilitätsangebote sind an den ZüriMobil-Stationen die Angebote auch physisch am gleichen Ort verfügbar. Nach der ersten ZüriMobil-Station an der Flurstrasse konnten 2021 drei weitere Standorte (Guggachpark, Heuried, Seebach) in Betrieb genommen werden.

Mit dem 2021 weitergeführten Test der Analyse- und Controlling-Plattform Vianova soll eine Grundlage für den Entscheid geschaffen werden, ob ein solches Werkzeug permanent für die Verwaltung von Sharing-Anbietern in der Stadt Zürich eingesetzt werden soll. Die Kontrolle der Höchstanzahl Fahrzeuge gemäss Bewilligung ist eingeführt und hat sich bewährt. Erfolgreich konnten auch in der Innenstadt die signalisierten Fahrverbote zusammen mit den Mikromobilitäts-Anbietern umgesetzt werden. In diesen Zonen werden E-Trottinets von den Anbietern auf Schritttempo gedrosselt und das Beenden der Fahrt ist nicht möglich (Parkierungsverbot). Die Gewerbepolizei kann zudem über das Meldesystem von Vianova Hinweise aus der Bevölkerung zum Beispiel zu störenden E-Trottinets direkt an die Anbieter melden. Weitere Anwendungsfälle sind geplant, unter anderem zu definierten Parkierungsflächen, mit denen eine Bündelung der Fahrzeuge an Orten mit hohem Nutzungsdruck getestet wird.



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 gelungen, das stetige Wachstum des Verkehrsaufkommens mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, das heisst dem Fuss-, dem Velo- und dem öffentlichen Verkehr, abzudecken. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Bevölkerung und Umwelt blieben allerdings nach wie vor hoch.

In den Jahren 2020 und 2021 hat die Pandemie im Zürcher Stadtverkehr wie in so vielen anderen Bereichen jäh für gänzlich andere Verhältnisse gesorgt: Das Verkehrsaufkommen ist insgesamt deutlich zurückgegangen, weil Homeoffice und zeitweise geschlossene Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen die Beweggründe für Mobilität verringerten. Im motorisierten Verkehr zeigt sich beim ÖV ein sehr viel grösserer pandemiebedingter Einbruch als beim MIV. Velo wurde in beiden Pandemie Jahren sogar deutlich mehr gefahren als zuvor, trotz 2021 sehr ungünstigem Wetter. Neben dem Wegfall von Verkehr, weil Menschen zu Hause blieben, gab es in der Pandemie also auch eine gewisse Verschiebung vom ÖV hin zu den bezüglich Ansteckungsgefahr als sicherer wahrgenommenen Individualverkehrsmitteln Auto und Velo.

Mit einer Normalisierung der Gesundheitslage kann auch eine weitgehend an die Entwicklungen bis 2019 anknüpfende Normalisierung der Verkehrslage erwartet werden. Bleiben wird voraussichtlich die vermehrte Nutzung von Velos sowie vermehrtes Homeoffice, was eine Glättung der Verkehrsspitzen mit sich bringen könnte. Abzuwarten bleibt, ob sich nach der Pandemie nicht auch weiterhin die Weltlage prägend auf den Verkehr in Zürich auswirkt, namentlich im Fall von längerfristig höheren Treibstoffpreisen.

Nicht von der Pandemie beeinträchtigt wurde die Umsetzung der Strategie «Stadtverkehr 2025»: Auch 2021 wurden Plätze und Fusswege aufgewertet, vielerorts die Infrastruktur für das Velofahren verbessert, mit Smart-Mobility-Pilotprojekten die Chancen der Digitalisierung ausgelotet und vieles mehr. In den strategischen Planungen von «Stadtverkehr 2025» wurden wichtige Themenfelder weiterentwickelt: Im März 2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», welche die Vorgaben der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umsetzen und sicheres und einfaches Velofahren für alle ermöglichen soll. Die ersten Velovorzugsrouten wurden 2021 zur Ausführungsreife gebracht, in den kommenden Jahren folgen diverse weitere. Im Dezember 2021 folgte die Verabschiedung des Gesamtkonzepts Strassenlärmсанierung dritte Etappe, mit dem grosse Teile der von übermässigem Strassenlärm belasteten Wohnbevölkerung entlastet werden sollen. Die VBZ haben unter öffentlicher Mitwirkung ihr Zukunftsbild ÖV 2050 erarbeitet, aus dem nun die Netzentwicklungsstrategie 2040 abgeleitet wird, welche die nötigen Ausbauschritte zur Weiterentwicklung des ÖV-Netzes aufzeigen soll.

Neben der künftigen VBZ-Netzentwicklungsstrategie werden 2022 weitere entscheidende Weichen für die Zukunft gestellt: Allem voran befinden die Stimmberechtigten im Mai 2022 über das Klimaschutzziel Netto-Null 2040, das bei einer Annahme auch die künftige Mobilitätsstrategie der Stadt zentral prägen würde. Unabhängig vom Ausgang dieser Abstimmung soll künftig die Elektromobilität als Möglichkeit zur Verringerung von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen verstärkt fokussiert werden: Bereits seit 2019 fördert die Stadt mit den 2000-Watt-Beiträgen den Aufbau öffentlicher und privater Ladestationen für Elektroautos sowie die Beschaffung von Elektrobussen für den ÖV. Die Elektrifizierung der Busflotte der VBZ ist schon weit fortgeschritten und wird in den kommenden Jahren mit hoher Priorität vorangetrieben. Im Jahr 2021 hat nun eine interdisziplinär zusammengesetzte Arbeitsgruppe der Stadtverwaltung unter Leitung des Tiefbauamts ein umfassendes Gesamtkonzept Elektromobilität inklusive Massnahmenkatalog erarbeitet, das 2022 verabschiedet und anschliessend umgesetzt werden soll.

Auch «Stadtverkehr 2025» selbst nähert sich als Strategie dem Ende ihres Lebenszyklus. Angesichts neuer und akzentuierter Herausforderungen wie Klimawandel inklusive Hitzeminderung, Innenentwicklung, Bevölkerungswachstum, demografischer Wandel oder Digitalisierung gilt es, erneut ambitionierte Ziele zu setzen und neue Herangehensweisen im Sinne einer integralen Stadtraum-, Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu entwickeln. Da enge Wechselwirkungen zwischen Stadtraum, Mobilität und Verkehr bestehen, gibt es künftig eine übergeordnete Dachstrategie, die diese Themenbereiche zueinander in Beziehung setzt und auch eng mit der Umweltstrategie koordiniert. Ihre Erarbeitung startete 2021 unter anderem mit einem breit abgestützten Partizipationsprozess mit zwei Mitwirkungsveranstaltungen unter Beteiligung diverser Stakeholder, einer digitalen Mitwirkung sowie einer spielerischen Partizipation in den Quartieren. Aus diesem Partizipationsprozess konnten wertvolle Inputs für die Strategieentwicklung abgeleitet werden. Die neue Dachstrategie Stadtraum und Mobilität wurde am 30. März 2022 vom Stadtrat verabschiedet. Darauf aufbauend werden zwei neue Fachstrategien Stadtraum und Mobilität erarbeitet, in denen die übergeordneten Ziele konkretisiert und strategische Planungen neu entwickelt bzw. aktualisiert werden. Hierbei werden auch die Stossrichtungen aus den neuen kommunalen Richtplänen Verkehr und SLöBA (Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen) berücksichtigt. Zur Diskussion wird dabei insbesondere 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.



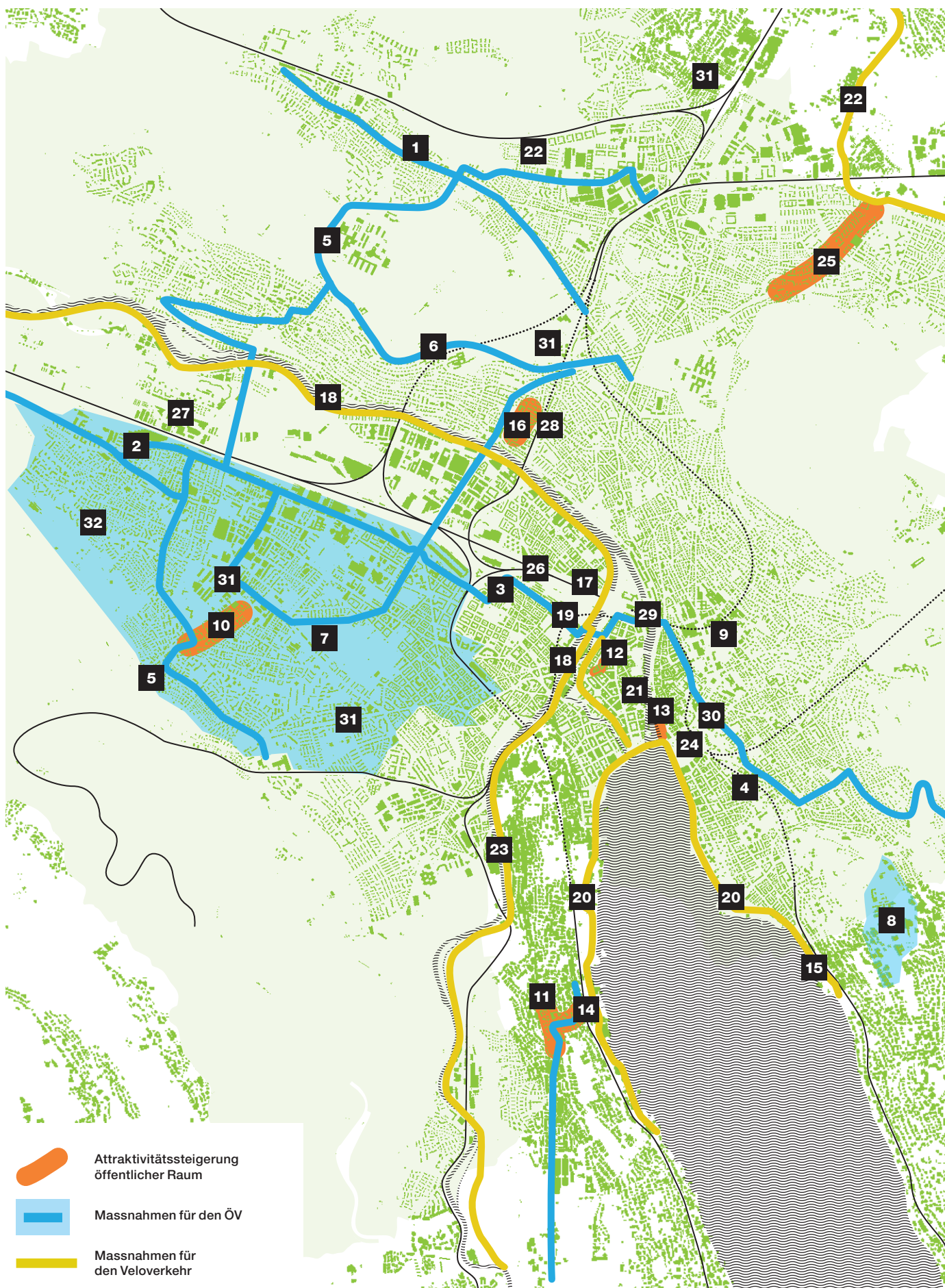
Negrellisteg. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Übersichtskarte Massnahmen Aktionsplan «Stadtverkehr 2025», Stand 2021

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	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, 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	Fil Bleu Glatt	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 800 Abstellplätze
Massnahmen Strassenlärmsanierung		
25	Überlandpark (Einhausung Schwamendingen)	Etwa 5000 Personen profitieren von der Lärmsanierung
Massnahmen Verkehrsmanagement		
26	Betriebskonzept Langstrasse	Betriebsstabilität Bus gewährleisten, attraktive Veloverbindung
Massnahmen Zugänglichkeit Bahnhöfe		
27	Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten	Kapazitätserhöhung für Umsteigende und Verbesserungen für Velofahrende
28	Verbesserung Zugang Bahnhof Wipkingen	Kapazitätserhöhung für Umsteigende, Aufwertung Umsteigebeziehung
29	Masterplan HB/Central	Grundlagen für die Entwicklung bis 2050
30	Neuer Zugang Nord Bahnhof Stadelhofen	Fussverkehrstunnel zum Heimplatz
Massnahmen Smart Mobility		
31	ZüriMobil-Stationen	Multimodal ausgerüstete Haltestellen
32	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 26/27.

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



- Attraktivitätssteigerung öffentlicher Raum
- Massnahmen für den ÖV
- Massnahmen für den Veloverkehr

Impressum

Herausgeberin

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

Beschlossen vom Stadtrat am 13.7.2022

Redaktionelle Bearbeitung

Tiefbauamt

Lektorat

korrektor24 GmbH, Rebstein

Satz und Layout

anstalt.ch, Zürich

Fotografie

siehe Bildlegenden
Titelbild: Stadt Zürich, Tiefbauamt

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)