



Stadt Zürich

STADTVERKEHR 2025

BERICHT 2019

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

IMPRESSUM

Herausgeberin

Stadt Zürich
Stadtrat
Postfach, 8022 Zürich

Tel. 044 412 27 22

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

Beschlossen vom Stadtrat am 22. Oktober 2020

Auflage

500 Exemplare, gedruckt auf RecyStar Polar

Redaktionelle Bearbeitung

Tiefbauamt

Druck

Print-Shop, Zürich

Lektorat

korrektor24 GmbH, Rebstein

Gestaltungskonzept

dreh gmbh, Zürich

Satz und Layout

anstalt.ch, Zürich

Fotografie

siehe Bildlegenden
Umschlag: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Am Bericht beteiligte Stellen

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

INHALT

VORWORT	5
IM FOKUS	6
ZIELERREICHUNG	8
Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	8
Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern	10
Kapazität für den MIV nicht erhöhen	15
2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	17
Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	18
Qualität des öffentlichen Raums steigern	22
Fazit Zielerreichung	24
AKTIONSPLAN UND FORTSCHRITT 2019	26
FAZIT UND AUSBLICK	36
Massnahmen des Aktionsplans	38

«STADTVERKEHR 2025» online

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



Stadtrat Richard Wolff
Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungs-
departement
Foto: Stadt Zürich

VORWORT

zum achten Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

2019 ist der Jugend der Kragen geplatzt. Sie löste mit dem Thema Klimaerwärmung einen massiven Schub auf der politischen Agenda aus und prägte auf kantonaler sowie auf eidgenössischer Ebene die Wahlen. Das Thema wurde Anfang 2020 von der Corona-Pandemie aus den Schlagzeilen verdrängt. Aber es schwang immer mit. Es ist eine Ironie des Schicksals, dass der Anfang der Coronakrise in der Schweiz mit einer wochenlangen Trockenperiode zusammenfiel. Und es gab eindrückliche Zahlen und Bilder, wie sich die gedämpfte Mobilität auf die Umwelt auswirkte. Die Bilder von den Kanälen Venedigs, wo man plötzlich den Meeresgrund sah, faszinierten.

Noch nie hat sich unsere Mobilität in so kurzer Zeit so stark verändert wie während der Corona-Pandemie. Diese Krise zwang uns praktisch von einem Tag auf den anderen, unseren Arbeitsalltag neu zu organisieren. An die Stelle des Büros trat das Homeoffice, anstelle von Sitzungen gab es Telefon- und Videokonferenzen. Diese digitalen Arbeitsformen haben einen enormen Einfluss auf den Verkehr: Das Mobilitätsmonitoring des Statistischen Amtes des Kantons Zürich und der ETH zeigte einen Monat nach dem Lockdown-Entscheid des Bundesrats vom 16. März 2020 einen Rückgang von etwa 80 Prozent der zurückgelegten Tagesdistanzen.

Homeoffice und Videokonferenzen haben das Potenzial, auch in Zukunft zur Entlastung der Verkehrsnetze und der Umwelt beizutragen. Ich hoffe, dass wir die Stärken des bürofernen Arbeitens auch nach Corona gezielt und gewinnbringend einsetzen werden. Jeder Weg, der dadurch eingespart werden kann, tut auch dem Klima gut. Der Verkehr ist ein wichtiger Hebel, um das Klima zu verbessern.

Während der Coronakrise wurde auch klar, wie viel Platz es in der Stadt gibt, wenn sehr viel weniger Autos fahren. Verschiedene Artikel in den Tageszeitungen befassten sich damit, wie viel Raum für anderes zur Verfügung stünde, wenn er nicht von den Autos besetzt wäre. Damit meine ich ausdrücklich nicht den öffentlichen Verkehr, Handwerker, Behinderentransporte, Lieferdienste, Notfallorganisationen oder andere unerlässliche Fahrten, sondern den grossen Anteil der Pendlerinnen und Pendler, die aus Bequemlichkeit das Auto nehmen und dadurch wertvollen öffentlichen Raum in Anspruch nehmen. Auch in den sozialen Medien wurde darüber diskutiert. Ins Auge sprang mir die Formulierung eines Users, der schrieb, durch herumstehende Autos werde «öffentlicher Raum wegprivatisiert».

Die Strassenräume sind als öffentliche Räume zu verstehen, die ebenfalls einen Beitrag zum Klima leisten könnten. Fahrspuren und Parkierungsflächen lassen sich in klimaverträgliche, entsiegelte und bepflanzte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität verwandeln. Das betrifft nicht nur Strassen, sondern auch Trottoirs und Plätze.

Natürlich funktioniert die Verlagerung auf umweltschonende Mobilität nicht mit dem emotionalen Mahnfinger, sondern ganz nüchtern über das Angebot: Es muss eine echte Alternative geben zum motorisierten Privatverkehr. Zum Glück hat sich diese Erkenntnis schon in den 1980er-Jahren zu einem guten Teil durchgesetzt, nämlich beim öffentlichen Verkehr und beim Fussverkehr. Länger hat es beim Veloverkehr gedauert, sodass wir heute Gefahr laufen, uns an diesem Versäumnis die Zähne auszubeissen. Aber für etwas heisse ich ja Wolff.

Und nein, der motorisierte Individualverkehr soll nicht abgeschafft werden. Er hat seinen Sinn, zum Beispiel der Gewerbeverkehr. Dem Gewerbe muss innerhalb des MIV eine gewisse Bevorzugung zukommen, auch bei der Parkierung und den Rangierflächen.

Mit dem revidierten kommunalen Richtplan Verkehr wollen wir uns verpflichten, auf Plätzen oder im Strassenraum Massnahmen zur Verbesserung des lokalen Klimas zu prüfen und umzusetzen. In den besonders überhitzten Gebieten, die eine hohe Bevölkerungsdichte und/oder sensible Nutzungen aufweisen, wurde im kommunalen Richtplan Verkehr ein dichtes Netz an Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität festgelegt. Mit Schatten von Bäumen, kühlenden Brunnen und Sitzbänken soll es angenehmer werden, dort zu Fuss zu gehen und sich aufzuhalten. Ich will hier kein Dorfidyll heraufbeschwören, Zürich ist und bleibt eine Stadt, und zwar eine, die enorm gewachsen ist und weiterwächst. Trotzdem, nein, gerade deswegen müssen wir Grün- und Freiräume bewahren und schaffen sowie das Klima schonen.

Stadtrat Richard Wolff

Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Wir müssen unseren Blick auf den städtischen Verkehr an der Gegenwart und an der Zukunft ausrichten. Wenn wir dies tun, sehen wir: Der Verkehr muss ressourcenschonender werden. Also müssen wir die vorhandenen Flächen neu organisieren. Die urbane Mobilitätszukunft der Privatpersonen gehört nicht dem motorisierten Individualverkehr, sondern dem Velo-, dem Fuss- und dem öffentlichen Verkehr. Das Auto wird nach wie vor seinen Platz haben, gerade für das Gewerbe wird es weiterhin wichtig sein. Private Autos dürfen aber nicht mehr so viel Fläche im öffentlichen Raum belegen wie bis anhin.

Der motorisierte Verkehr hat in den letzten Jahren im urbanen Raum immer mehr an Bedeutung verloren. Die Zürcherinnen und Zürcher haben weniger Autos als früher. Also werden auch weniger Abstellflächen benötigt – insbesondere in den Quartieren. Den frei werdenden Raum können wir für die Veloinfrastruktur oder für Grünflächen gewinnen. Dieses Ziel wird in der politischen Agenda höher gewichtet als der Erhalt von Parkraum auf öffentlichem Grund. Das entspricht im Übrigen dem Wunsch breiter Teile der Bevölkerung und ist im Einklang mit der Strategie «Stadtverkehr 2025».

Es besteht ein Abbaupotenzial

Parkplätze sind, egal mit welchem Nutzungszweck, sowohl bei der Bevölkerung als auch beim Gewerbe ein emotionales Thema. Seit Jahren wird darüber geredet, doch wir müssen auch handeln. Die blauen Zonen mit der Bevorzugung von Anwohnerinnen und Anwohnern (zeitlich unbeschränktes Parkieren) haben sich in den letzten dreissig Jahren bewährt und sind etabliert. Andererseits ist mit dem Rückgang der Anzahl Autos und der steigenden Platznot die blaue Zone kritisch zu hinterfragen. Schliesslich stellen wir damit grosse Flächen des öffentlichen Grunds Einzelnen für die Parkierung ihres Autos zur Verfügung. Es besteht durchaus ein Abbaupotenzial. Dies haben erste Pilotprojekte aufgezeigt. Bei Wohn-Ersatzneubauten mit Pflichtparkplätzen muss das Parkplatzangebot vom öffentlichen in den privaten Raum verlagert werden. Diese Idee ist nicht neu und ihre Umsetzung längst beschlossen. Derzeit entstehen in Zürich viele neue Siedlungen und mit ihnen viele neue private Parkplätze. Mit dem entsprechenden Abbau in der blauen Zone schaffen wir

Platz beispielsweise für Velostreifen und -wege oder für Fussgängerflächen. Wir wollen systematisch nach Abbaupotenzial suchen und die Flächen einem anderen Zweck zuweisen.

Ein Mosaikstein

Das Programm «Stadtverkehr 2025» wurde nicht primär wegen des Klimawandels initiiert. Trotzdem ist es ein Mosaikstein des Ganzen. Ein ressourcenschonender Stadtverkehr liegt mir persönlich sehr am Herzen. Die urbane Mobilität, in erster Linie bestehend aus Berufs-, Gewerbe- und Freizeitverkehr, basierte bis vor einigen Jahren grossmehrheitlich auf Motoren, die fossile Brennstoffe benötigten. Nur Zug, Tram- und Trolleybusse fuhren elektrisch. Weltweit erfolgte in Städten mit einem hervorragenden öffentlichen Verkehr sowie einer guten Infrastruktur für den Fuss- und den Veloverkehr eine eigentliche Trendwende. Auch in Zürich. Mit unserem Modalsplit – dem Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr – kann die Stadt Zürich sich durchaus sehen lassen. Das ist hauptsächlich das Verdienst unseres hervorragenden öffentlichen Verkehrs mit S-Bahn, Tram und Bus. Beim Veloverkehr haben wir aber noch Hausaufgaben zu erledigen.

Wir verfügen über grosses Verbesserungspotenzial. Nicht zuletzt darum ist die Veloförderung ein zentrales Anliegen von «Stadtverkehr 2025» und auch von mir persönlich. Eine tadellose, durchgehende und sichere Veloinfrastruktur ermöglicht ein Umsteigen auf eine ressourcenschonende Mobilitätsform. Insbesondere im urbanen Raum bietet das Velo sowohl für Pendlerinnen und Pendler als auch für den Freizeitverkehr und für Familien viele Vorteile.

Die Velosicherheit verbessern

Doch um das Velo zu fördern, bedarf es nicht nur einer adäquaten Infrastruktur. Vielmehr ist die Verkehrssicherheit ein wesentlicher Erfolgsfaktor. In den letzten Jahren verunfallten leider immer mehr Velofahrende. Dies ist teilweise auf die Zunahme des Veloverkehrs zurückzuführen, und mit einem rücksichtsvollen Verhalten aller, die am Verkehr teilnehmen, könnten viele Unfälle vermieden werden. Aber wir brauchen auch eine bessere Infrastruktur für den Veloverkehr: mehr



Stadträtin Karin Rykart
Vorsteherin Sicherheitsdepartement
Foto: Stadt Zürich

Radstreifen, durchgängige Routen oder einen eigenen Fahrweg fürs Velo. Die Erhöhung der Velosicherheit und damit die Reduktion der Velounfälle ist mir ein zentrales Anliegen. Ich freue mich deshalb, dass der Stadtrat den Strategieschwerpunkt «Sicher Velofahren» lanciert hat. Dies und «Stadtverkehr 2025» geben uns die Chance, den Veloverkehr zu stärken und zu verbessern. Doch mir ist es auch wichtig, dass die Veloförderung nicht zulasten des Fussverkehrs stattfinden darf. Es darf keine Verschlechterung für Fussgängerinnen und Fussgänger geben. Ebenso wenig darf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum reduziert werden, und den ÖV wollen wir auch nicht schwächen. Es bleibt daher nur eine Möglichkeit: Wir müssen Raum, der bislang dem motorisierten Verkehr «gehört» hat, dem Velo zur Verfügung stellen.

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 Entwicklung der letzten Jahre setzte sich auch 2019 fort: Die an Zählstellen erfassten Velofrequenzen stiegen weiter deutlich an. Mit einem Wachstum von 57 Prozent gegenüber 2012 entspricht die Entwicklung dem Ziel des Masterplans Velo, wonach die Stadt Zürich eine Verdoppelung der Frequenzen bis 2025 anstrebt. Die im Tram- und Busverkehr zurückgelegten Personenkilometer haben zwischen 2012 und 2019 um 5 Prozent zugenommen. Insgesamt verzeichneten die VBZ 2019 auf Stadtgebiet knapp 647 Mio. Personenkilometer. Die an Zählstellen erfassten Verkehrsaufkommen zu Fuss sowie im motorisierten Individualverkehr blieben seit dem Jahr 2012 etwa konstant beziehungsweise zeigen bis zum Jahr 2019 keine klare Trendentwicklung.

2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Knapp drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung nutzten 2019 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 knapp 10 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).

3 Modalsplit

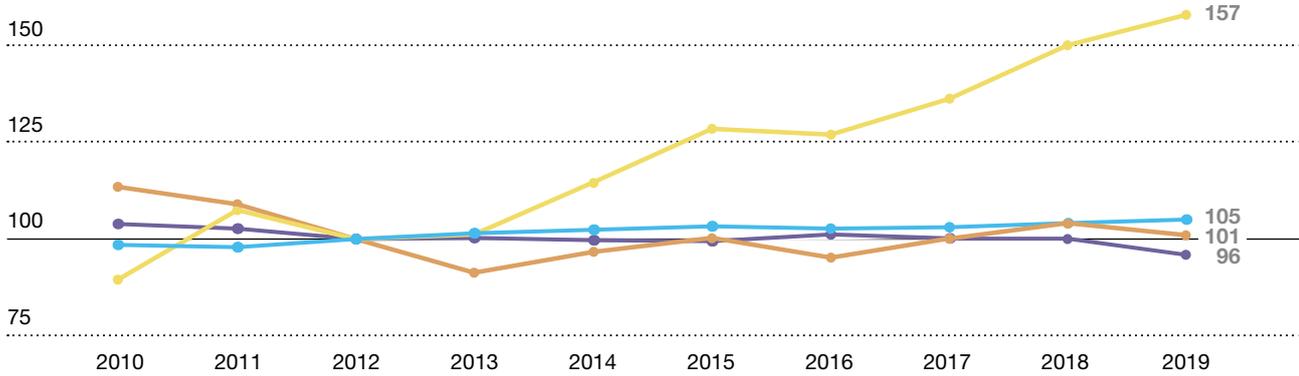
2015 lag der Anteil des öffentlichen sowie des Fuss- und des Veloverkehrs an den auf Stadtgebiet zurückgelegten Wegen (Hauptverkehrsmittel) insgesamt bei 75 Prozent. Dieser Anteil erhöhte sich seit dem Jahr 2000 alle fünf Jahre um etwa 5 Prozentpunkte. Den höchsten Anteil wies der öffentliche Verkehr mit 41 Prozent aus. Während der Anteil des Fussverkehrs in den letzten 15 Jahren 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 stetig ab.



1 Städtische Verkehrsentwicklung

Fussverkehr Veloverkehr Tram- und Busverkehr Motorisierter Individualverkehr

175 Indexpunkte (Basisjahr 2012 = 100 Punkte)

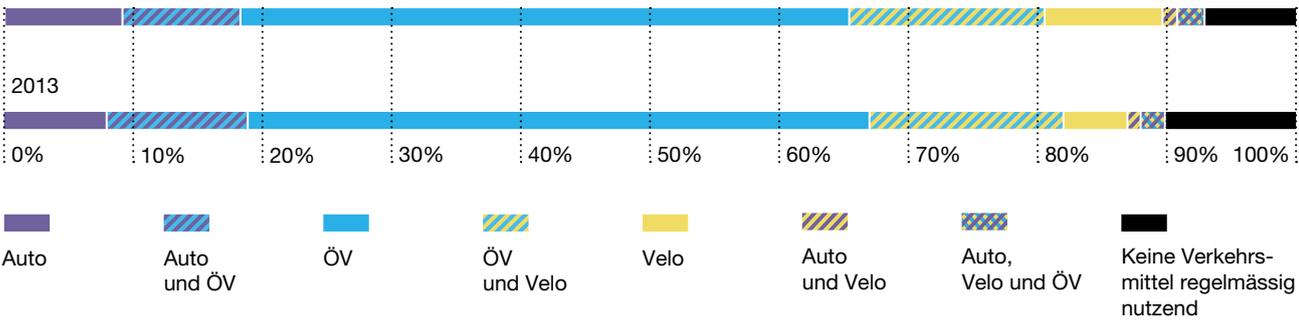


Mittlere Tagesaufkommen an den automatischen Zählstellen (Fuss-, Velo- und motorisierter Individualverkehr) sowie jährliche Verkehrsleistung mit Trams und (Trolley-)Bussen auf dem Stadtgebiet. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

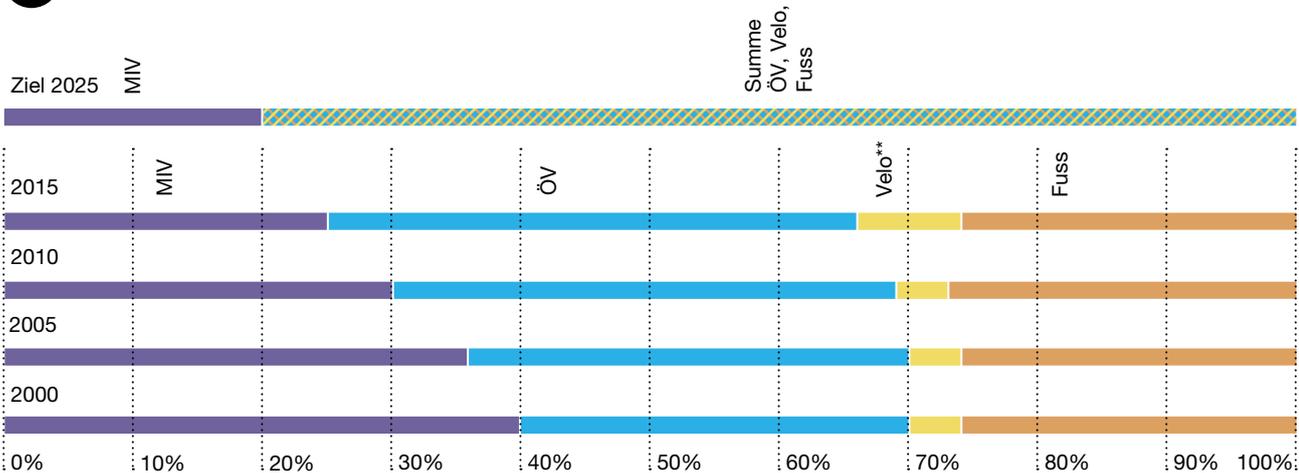
Im Jahr 2019



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



3 Modalsplit*



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

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



Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern

4 ÖV-Angebot

Die angebotenen Kurskilometer von Tram- und Buslinien in der Stadt haben sich weiter erhöht. Dazu beigetragen haben die Verlängerungen der Buslinien 70, 184 und 185 zum Bahnhof Wollishofen sowie die Betriebszeitverlängerung auf der Linie 83, die auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 umgesetzt wurden und sich im Betriebsjahr 2019 erstmals niedergeschlagen haben.

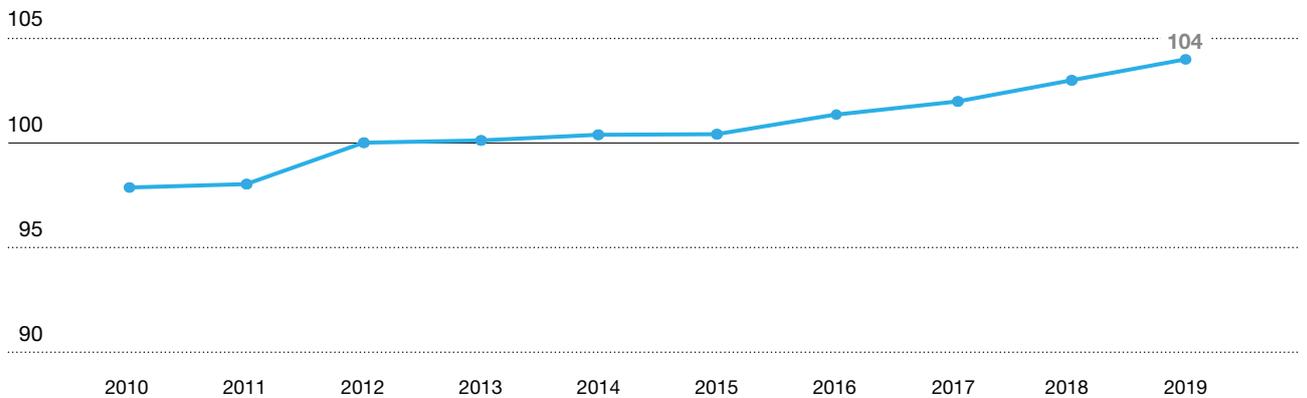
5 Pünktlichkeit des ÖV

Mehr als fünf von sechs Fahrgästen der VBZ erreichten im Jahr 2019 pünktlich ihre Zielhaltestelle, das heisst spätestens zwei Minuten nach der geplanten Ankunftszeit. Während die Pünktlichkeit beim Bus gegenüber dem Vorjahr abgenommen hat, ist sie beim Tram nahezu unverändert geblieben. Bei den Trolleybuslinien konnten Verspätungen wieder leicht abgebaut werden. Bus und Trolleybus befinden sich allerdings noch immer auf einem tiefen Pünktlichkeitsniveau.



4 ÖV-Angebot

110 Indexpunkte (Basisjahr 2012 = 100 Punkte)

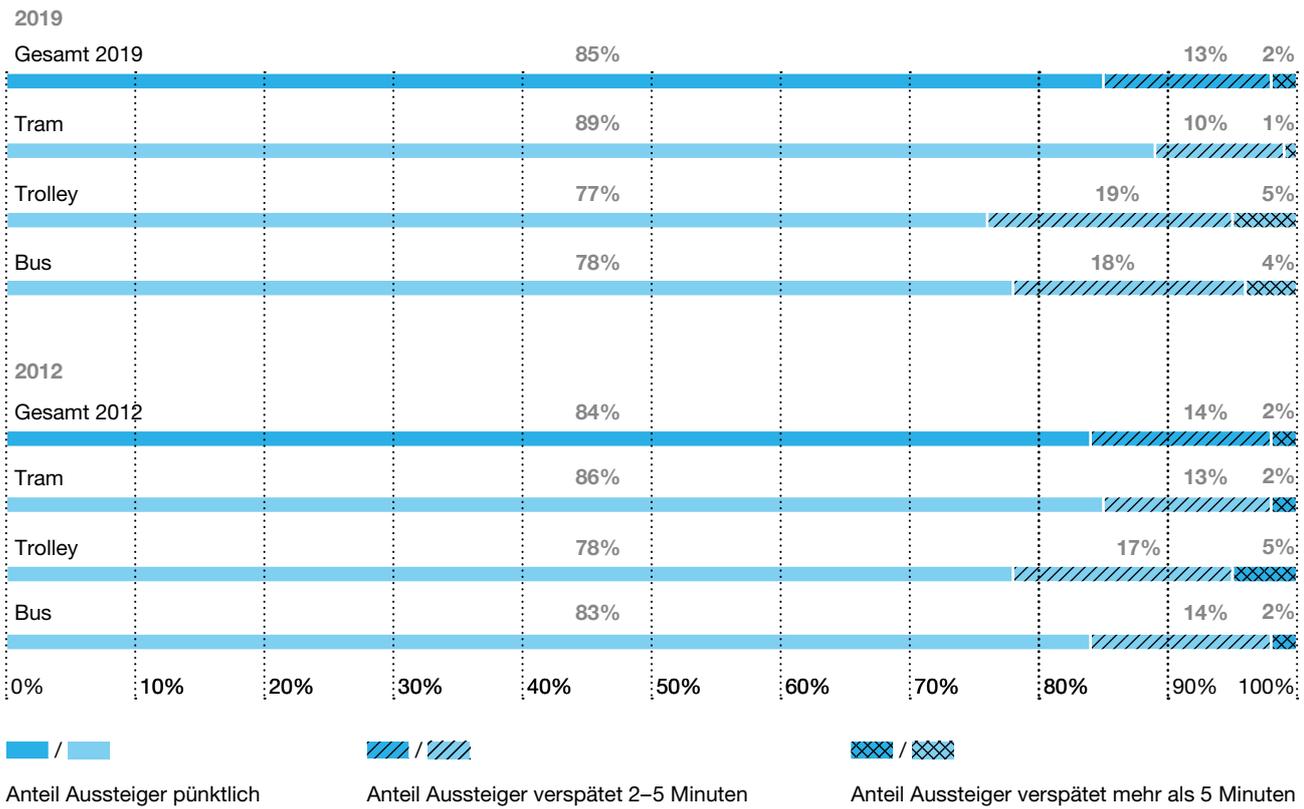


Effektive Betriebsleistung Stadtgebiet 2019:
25,3 Mio. gefahrene Kurskilometer

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



5 Pünktlichkeit des ÖV



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Busspur Wehntalerstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt.

6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

Auch im Jahr 2019 konnten Verbesserungen für den Fussverkehr und hinsichtlich der Aufenthaltsqualität erzielt werden. So wurden kleinere und grössere Bereiche für Fussgängerinnen und Fussgänger aufgewertet sowie acht neue Begegnungszonen eingerichtet.

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

Die Umsetzung der Haupt- und Komforttrouten des Masterplans Velo erfolgt langsam, aber stetig. Auf den Haupttrouten, die sich insgesamt über eine Länge von knapp 98 km erstrecken, konnten die Lücken seit dem Jahr 2012 von 26 auf 19 Prozent des Netzes reduziert werden, sodass noch gut 18 km aufzuwertende Streckenabschnitte verbleiben. Ende 2019 erfüllen 81 Prozent bzw. gut 79 km zumindest die Minimalanforderungen der Velostandards. Im insgesamt 59 km langen Komforttroutennetz konnten die Lücken bisher von 24 auf 20 Prozent reduziert werden, das heisst, hier entsprechen rund 12 Kilometer noch nicht den Minimalanforderungen.

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 2019 konnten auf etlichen Routenabschnitten Velostreifen und insbesondere Tempo 30 realisiert werden.

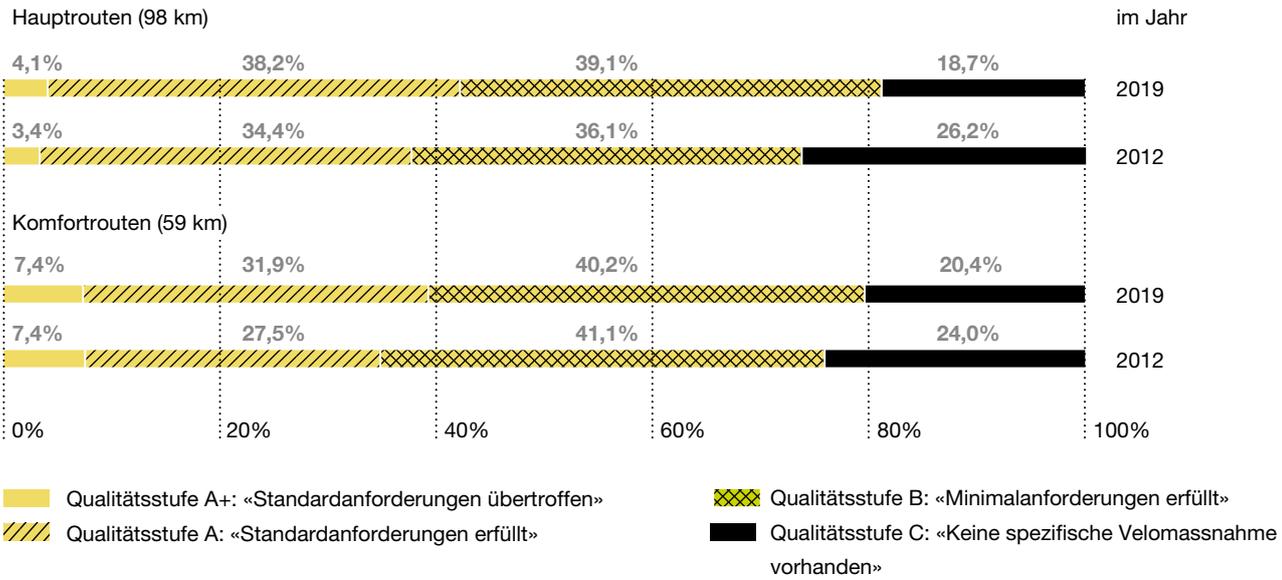
6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

	Seit 2012	Im Jahr 2019	
Neue / neu gestaltete Fusswege	9,7 km	0,6 km	Hans-Behn-Eschenburg-Weg (neue Wegverbindung, 0,1 km) Lagerstrasse (Verbreiterung und Aufwertung Trottoir, 0,3 km) Obsthaldenstrasse (neues Trottoir, 0,2 km)
Neu gestaltete Plätze / aufgewertete Quartierzentren	42	3	Basteiplatz (Aufwertung Innenstadt) Marktplatz Oerlikon (Aufwertung Quartierzentrum Oerlikon) Max-Bill-Platz (Aufwertung Quartierzentrum Neu-Oerlikon)
Neue Begegnungszonen	54	8	Affoltern Binderweg Birchdörfli Buhnstrasse Engweg Friedheim Nebelbach Watt

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



7 Qualität des Haupt- und des Komforttroutennetzes für den Veloverkehr



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

Infrastrukturverbesserungen 2019 auf relevanten Streckenabschnitten von Velorouten	Streckenabschnitt	Route MP Velo	Klassierung Veloroute
Velostreifen	Hönggerstrasse	Damm- bis Röschibachstrasse	nein regional
	Lagerstrasse	Kanonengasse bis Langstrasse	ja regional
	Limmattalstrasse	Wartauweg bis Winzerstrasse	nein regional
	Stampfenbachstrasse	Waltersbach- bis Meinradstrasse	ja regional
	Wallisellenstrasse	Saatlen- bis Überlandstrasse	nein regional
	Weinbergstrasse	Central bis Weinbergfussweg	ja regional
	Winterthurerstrasse	Häuser Nr. 463 bis Nr. 511	nein regional
Tempo 30	Baslerstrasse	Herdern- bis Altstetterstrasse	nein kommunal
	Butzenstrasse	Albisstrasse bis Kühweidweg	nein kommunal
	Gsteigstrasse	Regensdorfer- bis Emil-Klöti-Strasse	ja regional
	Hönggerstrasse	Wipkingerplatz bis Dammstrasse	nein regional
	Langstrasse	Stauffacher- bis Wengistrasse	ja regional
	Lenggstrasse	Forch- bis Südstrasse	nein kommunal
	Limmatquai	Rudolf-Brun-Brücke bis Central	ja regional
	Nordstrasse	Rosengartenbrücke bis Kornhausstrasse	nein regional
	Rousseaustrasse	Rotbuch- bis Kornhausstrasse	nein kommunal
	Schauenbergstrasse	Haus Nr. 60 bis Zehntenhausplatz	ja regional
	Schwamendingenstrasse	Schaffhauser- bis Dörflistrasse	nein kommunal
	Seebacherstrasse	Köschenrüti- bis Himmerstrasse	nein regional
	Steinstrasse	Gotthelf- bis Manessestrasse	ja regional
	Wasserwerkstrasse	Dammstrasse bis Haus Nr. 89a	nein regional
	Zollikerstrasse	Kreuzplatz bis Neumünsterstrasse	nein kommunal
	Zweierstrasse	Seebahn- bis Birmensdorferstrasse	ja regional

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

Der öffentliche Verkehr in der Stadt wurde auch im Jahr 2019 mit den besten Noten beurteilt: Gut 40 Prozent aller befragten Städtzürcherinnen und Städtzürcher 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.

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität*

Als Fahrgast im ÖV
2019

5,2 Mittelwerte

2013

5,3

Als Fussgänger oder Fussgängerin

2019

4,9

2013

4,9

Als Velofahrerin oder Velofahrer

2019

3,5

2013

3,7

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

6 sehr zufrieden 5 zufrieden 4 eher zufrieden 3 eher unzufrieden 2 unzufrieden 1 überhaupt nicht zufrieden

* 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). Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Kapazität für den MIV nicht erhöhen

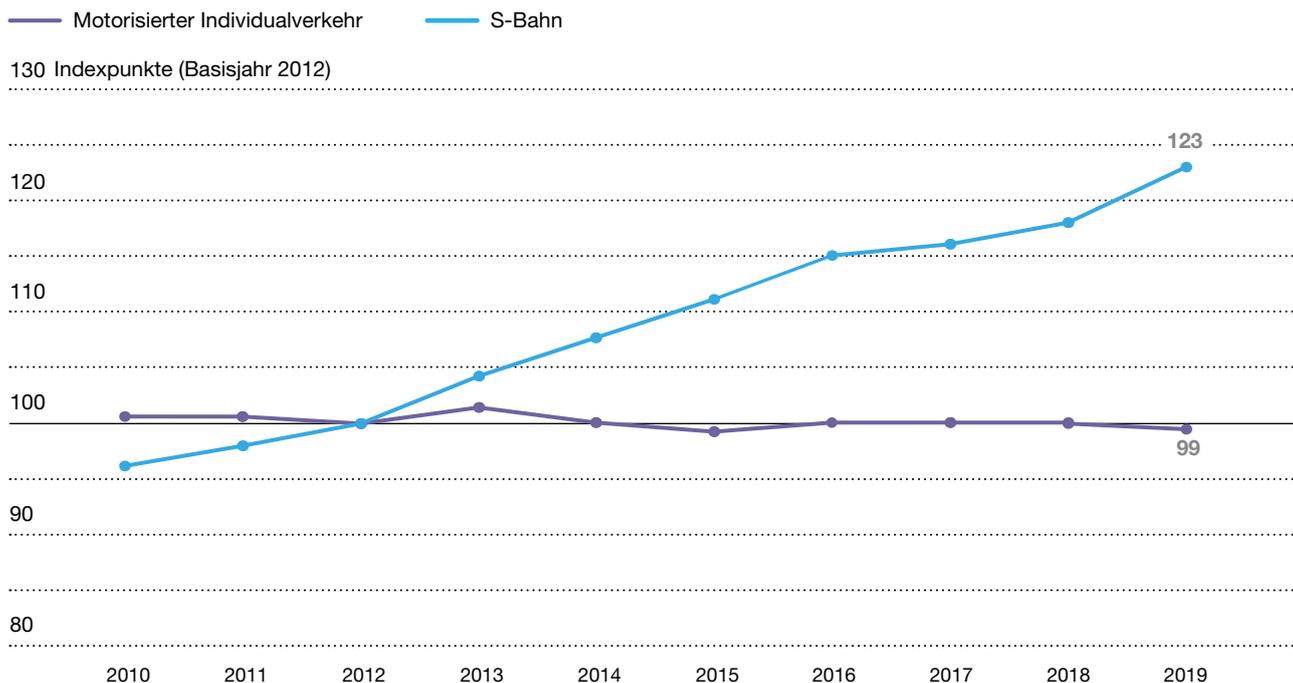
9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Seit dem Jahr 2012 wurde das Verkehrswachstum an der Stadtgrenze vollumfänglich vom öffentlichen Verkehr aufgefangen: Innerhalb der letzten sieben Jahre stieg dort die Anzahl der S-Bahn-Fahrgäste um 23 Prozent, während das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs trotz des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums konstant blieb.

9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2019 wurden keine Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert, welche die Kapazität des gesamten Strassenverkehrsnetzes für den motorisierten Individualverkehr erhöhen würden.

Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze

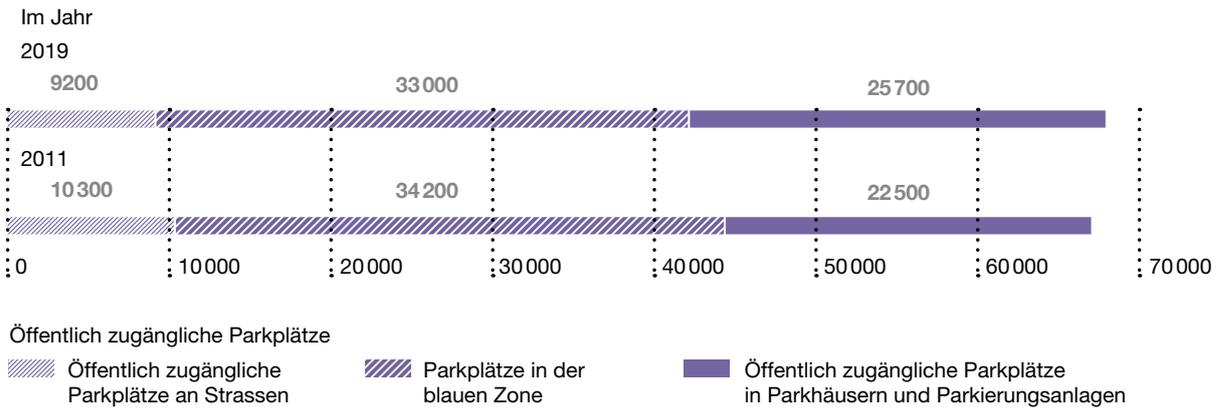


Grundlagen sind automatische Zählungen, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

10 Parkplatzangebot

Die Gesamtzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze 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).

10 Parkplatzangebot



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Strassenparkplätze Bertastrasse. Foto: Stadt Zürich, Amt für Städtebau.



2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

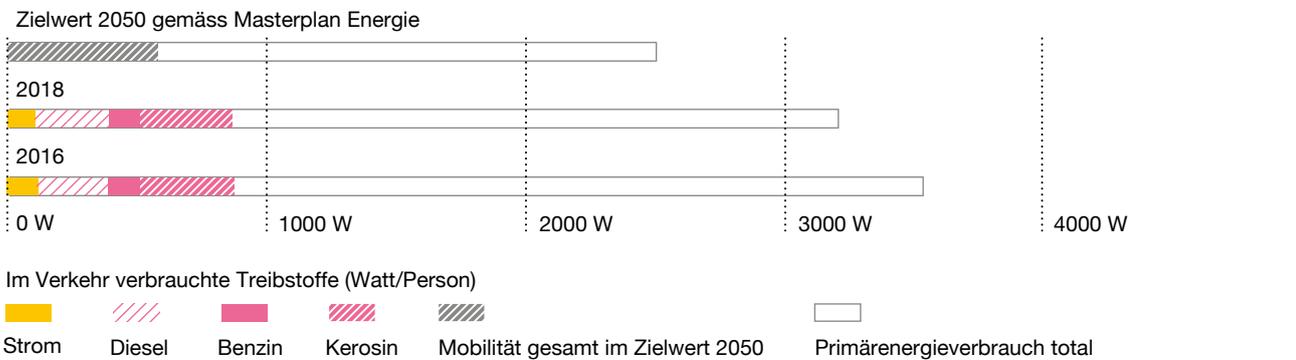
11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr

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.

12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr

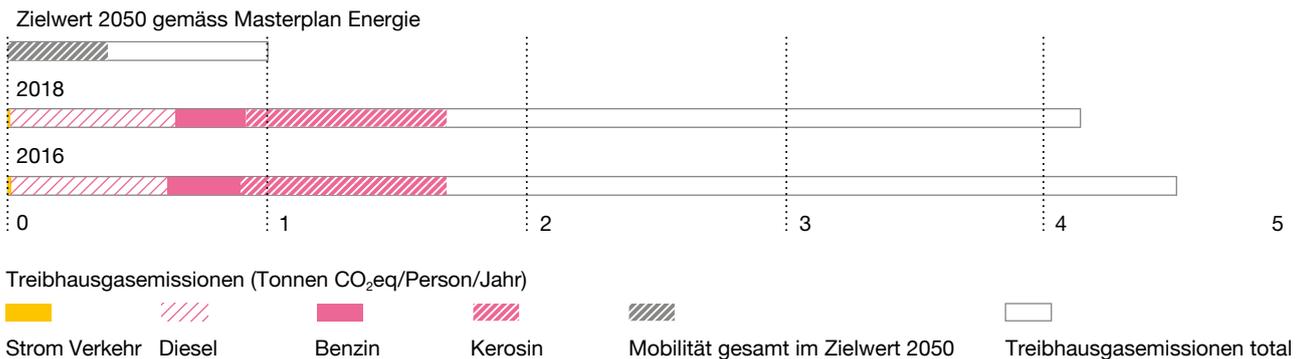
Das 2000-Watt-Ziel sieht vor, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr zu reduzieren. Zurzeit evaluiert die Stadt Zürich im Rahmen der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens eine Verschärfung dieses Ziels auf Netto-Null CO₂. Die Treibhausgasemissionen pro Kopf und Jahr zeigen 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.

11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr*



17

12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr*



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



Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

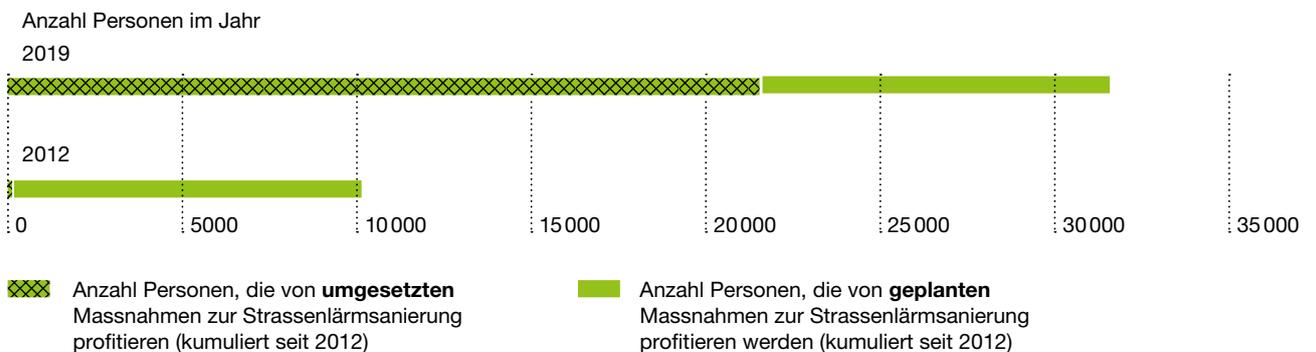
13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

In der Stadt Zürich wohnen rund 140 000 Personen in Liegenschaften mit übermässigem Strassenlärm. Zum Zweck der Strassenlärmsanierung wurde deshalb eine erste Welle von Geschwindigkeitsreduktionen geplant und beschlossen. Von diesen werden rund 30 000 Personen profitieren können. Nachdem das Bundesgericht die Beschwerden gegen Tempo 30 im Jahr 2018 vollumfänglich abgewiesen hatte, konnten 2019 etliche Tempo-30-Strecken umgesetzt werden – beispielsweise an Hönegger- und Wasserwerkstrasse oder an der Zollikerstrasse. Daher konnten bis Ende 2019 insgesamt mehr

als 20 000 Personen von der ersten Strassenlärmsanierungswelle profitieren, dies sind etwa doppelt so viele wie noch ein Jahr zuvor. Die Realisierung derjenigen Abschnitte, bei denen grössere bauliche Anpassungen vorgesehen sind, benötigt mehr Zeit.

Mit der Planung einer zweiten Welle von Geschwindigkeitsreduktionen zur Strassenlärmsanierung, von der viele weitere Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt profitieren sollen, wurde im Jahr 2019 begonnen.

13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion



Die Zahl der Personen, die von der Einführung von Tempo 30 profitieren, hat zwischen 2012 und 2019 nicht nur aufgrund der Aufnahme weiterer Strassenabschnitte zugenommen, sondern auch wegen der Zunahme der Wohnbevölkerung an sanierten Strassenabschnitten (Verdichtung). Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Geplante Temporeduktionen

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

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Die konstante leichte Reduktion der NO₂-Belastung seit 2009 an der gewählten Messstation setzt sich auch 2019 fort. Der an diesem Standort (Wohnquartier im Stadtzentrum an einer mässig befahrenen Strasse) gemessene Wert lag im zweiten Jahr in Folge unter dem in der Luftreinhalteverordnung festgelegten Grenzwert von 30 µg/m³. An städtischen Hauptverkehrsachsen liegt die NO₂-Belastung dagegen nach wie vor weit über dem Grenzwert.

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).

15 Verkehrssicherheit

Die Gesamtanzahl verunfallter Personen bei polizeilich registrierten Verkehrsunfällen nahm seit dem Jahr 2012 insgesamt um 18 Prozent zu und lag im Jahr 2019 bei 1462 Personen. Die Zunahme ist ausschliesslich auf eine konstant wachsende Anzahl mit dem Velo verunfallter Personen zurückzuführen, die zwischen 2012 und 2019 um 89 Prozent anstieg. Dieser Zuwachs ist im Vergleich zur Zunahme der Veloverkehrsmengen an den Zählstellen um 57 Prozent im selben Zeitraum deutlich

überproportional. Infrastruktur, die den zunehmenden Veloverkehrsmengen nicht genügt, der steigende Anteil E-Bikes sowie Fehlverhalten und mangelnde Fahrzeugbeherrschung – auch von anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern – sind Gründe dafür. Ein kleiner Lichtblick in dieser Entwicklung ist, dass die Zahl der Schwerverletzten auf dem Velo nach einem Höchststand im Jahr 2017 mit 110 Schwerverletzten im Jahr 2019 wieder auf 84 schwer verletzte Velofahrerinnen und -fahrer sank, die Unfallschwere im Veloverkehr also leicht zurückging.

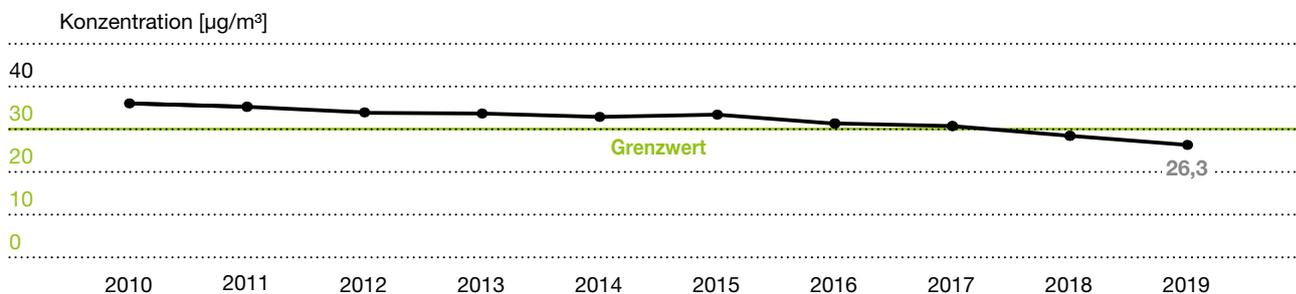
Beim ebenfalls tendenziell verletzungsgefährdeten Fussverkehr bleiben die Unfallzahlen dagegen seit vielen Jahren auf vergleichsweise tiefem Niveau stabil. Bei den gut geschützten Insassen motorisierter Fahrzeuge gingen sie sogar zurück.

Die starken Schwankungen bei den Verunfallten im Tram- und Busverkehr sind mit dem tiefen Niveau der Unfallzahlen zu erklären.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit

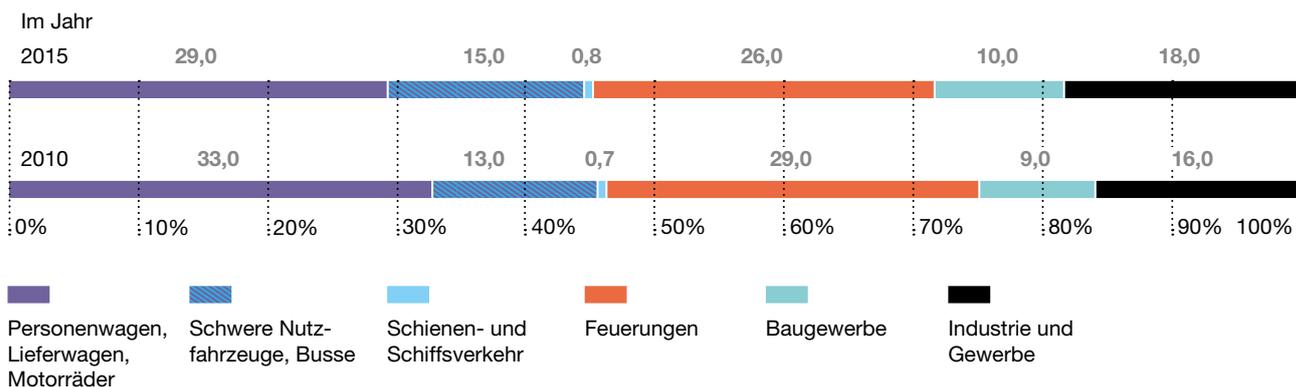
Die Verkehrssicherheit wird von der Bevölkerung mehrheitlich positiv bewertet, gut 80 Prozent aller befragten Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher waren damit im Jahr 2019 eher bis sehr zufrieden.

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



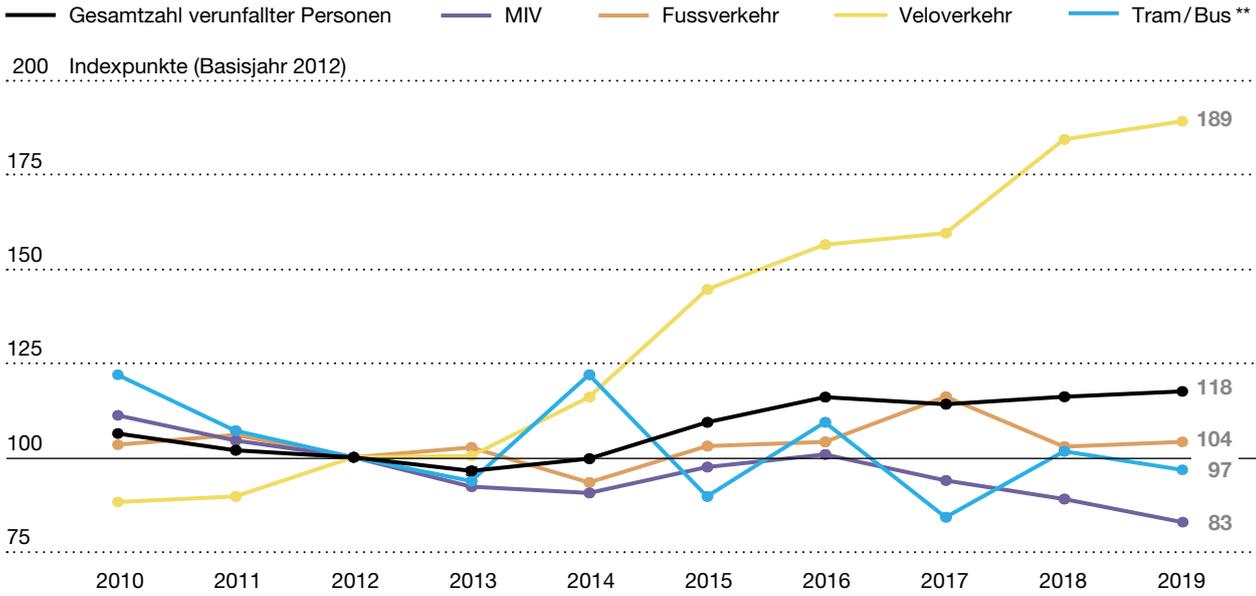
Messstation Stampfenbachstrasse, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Quellen der NO_x-Emissionen*



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

15 Verkehrssicherheit



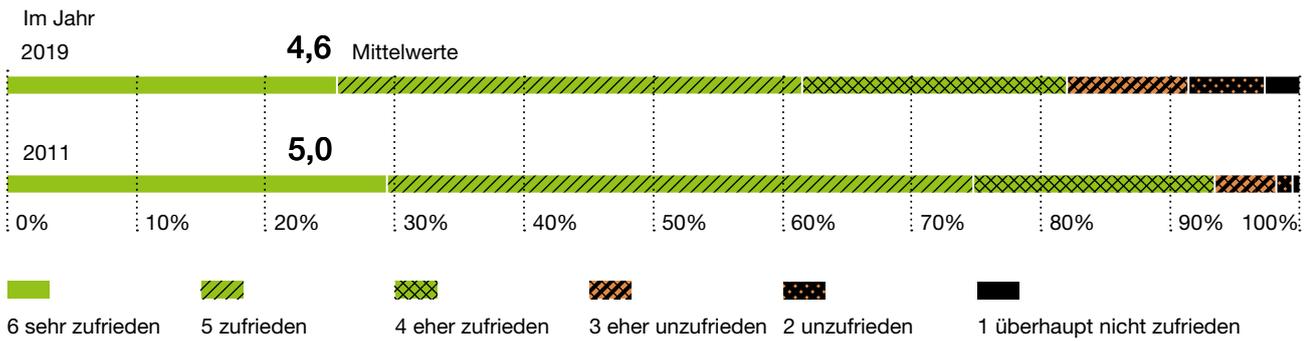
Verunfallte Personen 2019

Gesamt	1462
MIV	529
Fuss	227
Velo	555
Tram/Bus	93**

** 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*



* 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.

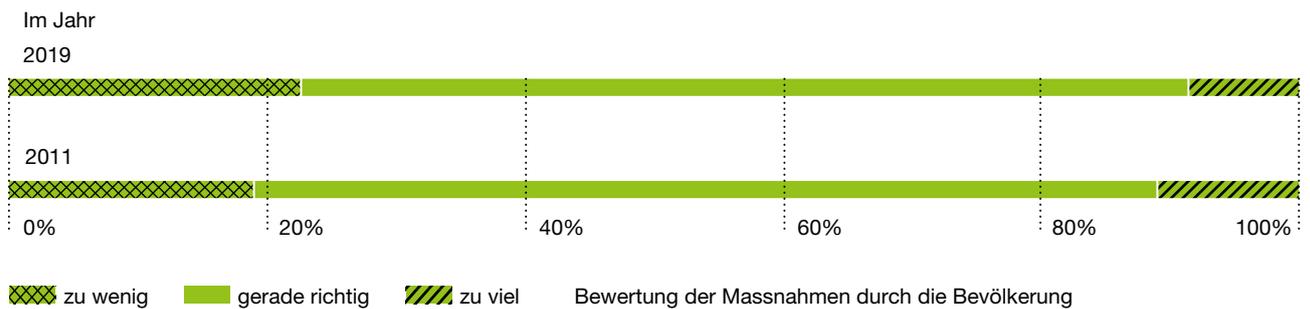


Qualität des öffentlichen Raums steigern

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.

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität*



* 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.



.....
Marktplatz Oerlikon. Foto: Stadt Zürich, Amt für Städtebau.
.....



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, macht gute Fortschritte: Bereits im Jahr 2015 war dieser Anteil auf vergleichsweise hohe 75 Prozent angewachsen (Indikator 3). Die nächste Modalsplit-Erhebung war für 2020 geplant, wurde jedoch aufgrund der Pandemie verschoben. Hingegen werden jährlich die Verkehrsmittelfrequenzen und -leistungen erhoben (Indikator 1), und im Rahmen der städtischen Bevölkerungsbefragung wurde im Jahr 2019 die Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln erfragt (Indikator 2). Dort zeigen die Entwicklungen auch im Jahr 2019 in die gewünschte Richtung: Während der MIV in absoluten Zahlen etwa gleich bleibt, nehmen ÖV und Veloverkehr deutlich zu. Das heisst, dass die durch das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum bedingte Mobilitätszunahme auf Stadtgebiet praktisch ausschliesslich mit diesen stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln abgedeckt wird. Die Erfüllung der Übergangsbestimmung der Städteinitiative (Art. 124 Gemeindeordnung), wonach der Anteil des MIV am Gesamtverkehr binnen zehn Jahren um 10 Prozent zu senken ist, wird deshalb als erreichbares Ziel 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 liegt beim Tram auf zufriedenstellendem Niveau. Bei Bus- und Trolleybuslinien ist die Pünktlichkeit dagegen noch deutlich verbesserungswürdig (Indikator 5). Deshalb wurde auch im Jahr 2019 an Massnahmen gearbeitet, um die Pünktlichkeit im Tram zu halten bzw. im Bussektor zu verbessern.

Das Angebot und die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr (Indikator 6) wurde 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. Deshalb sollen zukünftig vermehrt auch ergänzend 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 erreichbar: Seit 2012 bleibt das an den Stadtgrenzen gemessene MIV-Aufkommen konstant, während eine stetig zunehmende Anzahl Passagiere die Stadtgrenzen per S-Bahn quert (Indikator 9). Seit 2012 minim zugenommen hat die Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze (Indikator 10), unter anderem weil die durch zunehmende Erstellung von Privatparkplätzen entstehenden Kompensationspotenziale in der blauen Zone bisher nur wenig ausgeschöpft wurden. Im Jahr 2019 wurde eine systematische Prüfung dieses Potenzials bei Strassenbauprojekten eingeführt, weshalb die Zahl der aufgehobenen Parkplätze künftig zunehmen wird.

Beim Ziel, die 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umzusetzen, ist keine Verbesserung erkennbar. Sowohl der Primärenergieverbrauch (Indikator 11) als auch die Treibhausgasemissionen (Indikator 12) pro Person im Verkehr auf Stadtgebiet blieben in den letzten Jahren praktisch unverändert. Die Erreichung dieses Ziels wird deshalb als sehr kritisch eingestuft.

Die Strassenlärmsanierung durch Temporeduktionen konnte nach Auflösung juristischer Blockaden in den Vorjahren im Jahr 2019 weit vorangetrieben werden (Indikator 13). Trotzdem leben noch viele Menschen an Strassen mit zu hohen Lärmmissionen. Auch zur Luftschadstoffbelastung auf dem Stadtgebiet trägt der Verkehr 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): Im Jahr 2019 sind 555 Velofahrende verunfallt, dies sind annähernd doppelt so viele wie im Jahr 2012. Der Handlungsbedarf ist gross, deshalb gehört «Sicher Velofahren» zu den strategischen Schwerpunkten des Stadtrates, und im Programm «Velo Sicuro» sollen Unfallherde des Veloverkehrs identifiziert und saniert werden. Aber auch durch Temporeduktionen und Kampagnen kann die Veloverkehrssicherheit erhöht werden. Die Anzahl im ÖV, zu Fuss oder im MIV verunfallter Personen bleibt dagegen seit 2012 trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum konstant oder nimmt sogar leicht ab. Entsprechend wird die generelle Verkehrssicherheit in der Bevölkerungsbefragung 2019 überwiegend als gut beurteilt (Indikator 16).

Das Ziel, die Qualität des öffentlichen Raums zu steigern, wird mit diversen Aufwertungsprojekten verfolgt. Das Ausmass 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. Zudem wird eingeschätzt, ob ein Ziel bis 2025* erreichbar ist

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	
	Qualität des öffentlichen Raums steigern	17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität	

Erläuterung der Symbole

	Ziel bis 2025* erreichbar	Fortschritt 2019 gut	
	Zielerreichung bis 2025 kritisch	Fortschritt 2019 mässig	
	Zielerreichung bis 2025 sehr kritisch	Fortschritt 2019 nicht ausreichend	

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

AKTIONSPLAN UND FORTSCHRITT 2019

Was planen und realisieren wir?

Strategische Planungen



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



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



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



Mobilitätsmanagement
Mobilitätsberatungen sowie zielgruppenorientierte Unterstützung der Verkehrsteilnehmenden zugunsten eines stadt- und umweltgerechten Mobilitätsverhaltens



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

Massnahmen

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

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



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



Verkehrsmanagement
Stabilen, gleichmässigen Verkehrsablauf in stadtverträglicher Menge gewährleisten, um unter anderem den ÖV zu beschleunigen und den Komfort für den Veloverkehr zu erhöhen



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



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



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

Kompensation Parkplätze blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze

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

Kurzfristiges Optimierungspaket im Umfeld der SBB- und SZU-Bahnhöfe
Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten
Verbesserung Zugang Bahnhof Wipkingen im Zuge SBB-Projekt

Güterverkehrs- und Logistikkonzept Stadt Zürich
Konzept Anlieferung
Förderung der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr

Pilotprojekt VBZ FlexNetz
Multimodale Mobilitätsplattform



Als wichtiger Teil der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 sowie als erste Etappe der Limmattalbahn konnte im September 2019 die Tramlinie 2 nach Schlieren verlängert werden. Sie wird ab 2022 den Neubauabschnitt zwischen Farbhof und Geissweid mit der Limmattalbahn teilen. Derweil ist man auch bei der Neubaustrecke für das Tram Affoltern einen Schritt weitergekommen: Das Vorprojekt wurde Ende 2019 abgeschlossen.

Nachdem die elektronische Busspur auf der Hohlstrasse zwischen Hard- und Duttweilerbrücke im Herbst 2018 erfolgreich in Betrieb genommen werden konnte, bekunden andere Projekte zur Erhöhung der Fahrplanstabilität auf der Trolleybuslinie 31 mehr Mühe. Die Störstellen auf der Hohlstrasse im Raum Bahnhof Altstetten sowie beim Zeltweg können voraussichtlich erst in einigen Jahren zu Teilen entschärft werden.

Die Verbesserung der Zuverlässigkeit von unpünktlichen Buslinien bleibt ein vordringliches Ziel zur Gewährleistung einer hohen Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, weshalb bis 2028 eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 90 Prozent erreicht werden soll. Dies soll durch die Umsetzung verschiedener Massnahmen im Strassenraum und/oder im Betrieb ermöglicht werden. Exemplarisch seien diesbezüglich die Busspuren in der Wehntalerstrasse genannt, die im Dezember 2019 in Betrieb genommen werden konnten. Zur Unterstützung der Zielerreichung hat Mitte 2019 die Arbeitsgruppe ÖV-Zuverlässigkeit unter dem Lead der VBZ und unter Mitwirkung von TAZ und DAV ihre Arbeit aufgenommen.

Die Buslinie 83, die Zürich Altstetten mit dem Freilagerareal, der Hardbrücke und dem Milchbuck verbindet, schreibt

ihre Erfolgsgeschichte weiter: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 konnten deren Betriebszeiten auf den gesamten Tag ausgeweitet werden. Zudem soll die Linie 2020 durch Nutzung bestehender Infrastruktur auf Trolleybusbetrieb umgestellt werden. Auch weitere Teile der Elektrifizierungsstrategie der VBZ konnten wichtige Meilensteine erreichen. So sind einerseits Ende 2019 die Projektierungsarbeiten für die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 aufgenommen worden, andererseits wurde die Beschaffung von acht Batterie-Quartierbussen lanciert. Mit deren Betrieb werden zukünftig mehr als 150 000 Liter Diesel pro Jahr eingespart. Die neuen Batteriebusse kommen ab 2021 auf den Quartierbuslinien 35, 38, 39 und 73 zum Einsatz.

Obschon die Planungen im Spitalcluster Lengg einen langfristigen Horizont haben, rückt die Fertigstellung verschiedener Hochbauten immer näher. So befindet sich das neue Kinderspital bereits im Bau, weshalb sich verschiedene Massnahmen für eine verbesserte ÖV-Erschliessung in Erarbeitung befinden. Rechtzeitig zur Eröffnung des Kinderspitals im Jahr 2022 soll ein neues Buskonzept umgesetzt werden können. Ähnlich verhält es sich beim Hochschulgebiet Zürich Zentrum, wo ETH, Universität und Universitätsspital Ausbauten planen – hier soll die Erschliessung mit infrastrukturellen Massnahmen verbessert und der Verkehrsfluss auch bei wachsendem Verkehrsaufkommen gewährleistet werden. Mit welchen Ansätzen ausreichende Kapazitäten sichergestellt werden sollen, ist Gegenstand laufender Untersuchungen.



Verlängerung Tramlinie 2. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich.



Die Planung der Neugestaltung des Quartierzentrums Morgental konnte im Jahr 2019 entscheidend vorangetrieben werden, der Baubeginn ist für Sommer 2020 vorgesehen. Die Bauarbeiten zum Ausbau der Unterführung beim Bahnhof Wollishofen sind im Herbst 2019 abgeschlossen worden. Für die Verbreiterung der Unterführung beim Gemeinschaftszentrum Wollishofen (Bachstrasse) wurden diverse Abklärungen zum Bauverfahren unternommen. Bei der Unterführung Strandbadweg schritten die Projektierungsarbeiten planmässig voran. Auf der anderen Seeseite 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 eingeleitet. Aufgrund eines politischen Vorstosses mussten auch für das Projekt zur Aufwertung Uraniastrasse respektive der Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse Abklärungen zur Leistungsfähigkeit vorgenommen werden. Die Planaufgabe ist daher stark verzögert.

Das Strassenprojekt 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 gehen knapp 80 Örtlichkeiten hervor, bei denen

die gemeinsamen Flächen zu schmal oder unzureichend signalisiert sind. Oder es fehlen teilweise taktile Trennungen, die von Sehbehinderten eindeutig erkannt werden können. Bisher konnten an acht Abschnitten Verbesserungen umgesetzt werden. Neu werden z.B. die Velofahrerinnen und Velofahrer an der Freiestrasse und auch an der Seestrasse im Bereich des Bahnhofs Wollishofen auf der Fahrbahn geführt anstatt wie vorher auf dem Trottoir resp. durch den Wartebereich der Tramhaltestelle. Von den übrigen knapp 70 Örtlichkeiten können 13 weitere bis Ende 2020 saniert werden. Bei allen anderen sind weitere Untersuchungen notwendig oder es müssen bauliche Anpassungen vorgenommen werden.

Im Rahmen des Projekts «Piazza Pop-up» wurden 2019 am Berninaplatz, an der Langstrasse und im Heuried neue mobile Gestaltungselemente wie Bänke, Tische und Pflanzbeete platziert. Sie sollen zum Verweilen einladen und mehr Grün in den öffentlichen Raum bringen. Die temporären «Piazza Pop-up»-Aufwertungsmaßnahmen werden gemeinsam mit der jeweiligen Quartierbevölkerung durchgeführt, um eine Inanspruchnahme wenig genutzter Flächen zu fördern. Gleichzeitig sollen Erkenntnisse für künftige dauerhafte Gestaltungen gesammelt werden.



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



Im Jahr 2019 wurden an mehreren Abschnitten Verbesserungen des Komfort- und des Haupttroutennetzes umgesetzt, u. a. an der Winterthurerstrasse, an der Wallisellenstrasse, an der Stampfenbachstrasse, an der Weinbergstrasse und an der Lagerstrasse. Die Umsetzungen der durchgängigen Veloroute Seebecken und der Veloroute Sihl-Limmat hinken aufgrund von Projektanpassungen und -überprüfungen dem ursprünglichen Zeitplan hinterher.

Die Planungsarbeiten zur Nutzung des Stadttunnels wurden weiter vorangetrieben. Die Projektierung der Verbreiterung der Gessnerbrücke verzögerte sich aufgrund von Projektanpassungen und -überprüfungen, jedoch konnte das Vorprojekt abgeschlossen werden.

Für den Abschnitt Talstrasse der innenstadtquerenden Veloroute wurde die Projektierung vorangetrieben.

Der Projektierungsstart für den «Fil bleu», dem Ausbau des Glattuferwegs zu einer regionalen Verbindungsachse für Velofahrerinnen und Velofahrer, verzögert sich weiter. Die notwendige Machbarkeitsstudie und die Festlegung des Gewässerraums lagen bislang nicht vor. Die Projektierung für den Velosteg beim Einkaufszentrum Sihlcity wurde weitergeführt, abgestimmt auf den Bau des Hochwasserableitungsprojekts der Sihl.

Der Bau der neuen Velostation Stadelhofen ist auf Kurs. Die Velostation an diesem wichtigen städtischen Umsteigepunkt wird zusammen mit dem neuen Geschäftshaus erstellt.

Dank des Projekts «Velo sicuro» konnten diverse der identifizierten Velounfallherde mit situationsspezifischen Massnahmen entschärft werden.

Ein Projekt zur Aufwertung der Veloroute zwischen den Bahnhöfen Affoltern und Oerlikon zu einer Velovorzugsroute ist gestartet.

Im Jahr 2019 hat der Stadtrat seine Zustimmung zur Volksinitiative «Sichere Velorouten» bekundet, die im Jahr 2020 zur Abstimmung gelangen soll. Analog zur Motion «Bau von Veloschnellrouten» sollen auf Nebenachsen attraktive, sichere und durchgängige Verbindungen für Velofahrende realisiert werden. Da auf diesen Strassen der Handlungsspielraum grösser ist und auch Verbesserungen ohne grosse Strassenbauprojekte möglich sind, können mit der Umsetzung der Initiative ab dem Jahr 2020 schneller massgebliche Verbesserungen für den Veloverkehr erreicht werden als in den letzten Jahren.



Velostreifen Limmattalstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt.



Im Rahmen des Beratungsangebotes «Impuls Mobilität» wurden im Jahr 2019 dreissig Impulsberatungen und vier vertiefte Beratungen bei Unternehmen und Wohnbauträgern durchgeführt. Der Mobilitätslunch «Digitalisierung als Schlüssel zur Mobilität der Zukunft?» sowie die Sommerveranstaltung «Mobilitätskonzepte für autoarme Nutzungen» wurden sehr gut besucht und die Rückmeldungen waren positiv. Der Newsletter Impuls Mobilität erfreut sich zudem seit Jahren zunehmender Abonnentenzahlen.

Im Angebot «Mobilität erleben» für Schulen konnten wiederum Projektwochen und -tage für insgesamt 26 Klassen durchgeführt werden.





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 deutlich von der Lärm-entlastung.

Die beim Bundesgericht vorgebrachten Beschwerden gegen diverse Geschwindigkeitsreduktionen von 50 auf 30 km/h auf kommunalen und überkommunalen Strassen wurden abgewiesen. In der Folge wurden auch die Beschwerden, die bei anderen Instanzen hängig waren, nicht weitergezogen. Deshalb konnten im Jahr 2019 verschiedene weitere Strecken neu mit Tempo 30 signalisiert werden, bei denen keine baulichen Massnahmen notwendig waren. Die Projektierungen für die Strecken mit weitergehenden baulichen Massnahmen sind im Gang.

Da von den bisherigen Massnahmen zur Strassenlärm-sanierung durch Geschwindigkeitsreduktion lediglich rund 30 000 Betroffene profitieren werden, hat der Stadtrat den Auftrag für eine stadtweite zweite Strassenlärmsanierungs-welle erteilt. Dadurch soll die überwiegende Mehrheit der Betroffnen von übermässigem Strassenlärm entlastet werden. Gestützt auf die jüngsten Gerichtsentscheide steht hierfür

nach wie vor Tempo 30 statt 50 im Vordergrund. Diese Mass-nahme ist wirksam und kostengünstig, ausserdem bringt sie wertvolle Synergien mit sich wie z.B. die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Neben kommunalen Strassen und Quar-tierzentren sollen vermehrt auch überkommunale Strassen ins Tempo-30-Regime eingebunden werden. Entlang dieser stark belasteten Strassen wohnen verhältnismässig viele Menschen mit Lärmbelastungen bis über den Immissions-grenzwert hinaus.

Ergänzend sollen vermehrt lärmarme Beläge zum Einsatz kommen. Deren Wirksamkeit im zeitlichen Ablauf testet die Stadt Zürich an verschiedenen Strassenabschnitten. Davon profitieren rund 1000 Bewohnerinnen und Bewohner durch Lärm-minderungen.

Der «Tempo 30 nachts»-Versuch an vier Teststrecken ist mit der Berichterstattung am 12. Juni 2019 abgeschlossen worden. Die Haupteckkenntnisse: Die Lärmbelastungen haben sich reduziert. Dies gilt insbesondere für die Maximalpegel. Den gemessenen Reduktionen entspricht die Wahrnehmung der Betroffenen, dass sich die Lärmbelastung reduziert hat. Folgerichtig begrüsst eine Mehrheit von ihnen die Einführung von Tempo 30 nachts.



Tempo 30 Nordstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt.



Fortschritte 2019 «Parkraumplanung und -bewirtschaftung»



Fortschritte 2019 «Verkehrsmanagement»

Die Auswertung der Pilotphase betreffend Kompensation von Blaue-Zone-Parkplätzen zeigt, dass an den bisher 32 untersuchten Strassenabschnitten ein Kompensationspotenzial von rund 1700 Parkplätzen besteht. Tatsächlich aufgehoben worden sind bislang knapp 150 Parkplätze, die Aufhebung weiterer knapp 500 Parkplätze ist geplant. Bei diversen weiteren Strassenabschnitten ist die Zahl der aufzuhebenden Parkplätze noch nicht bekannt.

Im Rahmen des im Berichtsjahr systematisierten Vorgehens wird bei allen Strassenprojekten das Kompensationspotenzial geprüft. Darum wird die Zahl der kompensatorisch aufzuhebenden Blaue-Zone-Parkplätze zunehmen.

Bis auf einzelne Massnahmen konnten die erarbeiteten Vorschläge der Umsetzungsmassnahme «Flüssiges Velofahren – Bevorzugung an ausgewählten Knoten» umgesetzt werden. Für die fehlenden Massnahmen wird beim Astra ein Pilotversuch beantragt.

Zur Beschleunigung der Busse und zur Stabilisierung der Pünktlichkeit konnten entlang der Wehntalerstrasse verschiedene Busspurabschnitte realisiert und in Betrieb genommen werden.

Die noch offenen Untersuchungen zur Verbesserung des Zugangs zu Tramhaltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger konnten abgeschlossen werden. Die Abklärungen haben gezeigt, dass noch einzelne feine Optimierungen in den Nebenverkehrszeiten möglich sind. Diese werden im Rahmen der betrieblichen Optimierung implementiert.

Für eine Harmonisierung des MIV in der Nacht wurden die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen flächendeckend überprüft. Aufgrund dieser Ergebnisse gilt es nun Massnahmen abzuleiten.

Am Knoten Überland-/Neue Winterthurerstrasse wurde durch das kantonale Tiefbauamt basierend auf den Vorschlägen der Stadt Zürich eine Bevorzugung für den Bus projektiert. Diese Massnahme soll im kommenden Jahr realisiert werden.

Zur Optimierung der Betriebsabläufe im Trambetrieb wurde ein Pilotprojekt gestartet, in welchem dem Trampiloten mit einem Countdown angezeigt wird, wie lange es noch bis zur nächsten Grünphase am nachfolgenden Knoten dauert.

Am Meierhofplatz wurde ein Tiefbauprojekt für die Zusammenlegung der Bus- und der Tramhaltestelle stadtauswärts erarbeitet. Hierdurch können die Behinderungen für den Busverkehr reduziert werden. Eine Umsetzung des Projekts ist voraussichtlich 2022 zu erwarten.

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 der SBB vorgesehenen Umbau des Bahnhofs Wipkingen mit der Planung verbesserter Zugänge zum Bahnhof begonnen. Am Bahnhof Wiedikon begann aufgrund eines politischen Vorstosses die Suche nach Möglichkeiten zur Verbesserung der Zugänglichkeit aus Richtung Zweierstrasse/Kalkbreite.

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

Im Jahr 2019 wurde mit der Bearbeitung der Massnahme «Optimierung von Güterumschlagflächen» begonnen. Die Verfügbarkeit von Güterumschlagflächen auf dem Stadtgebiet hat sich dabei als wesentliche Voraussetzung herausgestellt, um die Ver- und Entsorgung in der Stadt für die Zukunft sicherzustellen und um Herausforderungen für den Güterverkehr, wie Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum, Zunahme des Onlinehandels sowie Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen, wirkungsvoll begegnen zu können. Ziele sind, einen überproportionalen Anstieg des Lieferwagenverkehrs zu verhindern sowie mit technologischen Fortschritten im Bereich Logistik die Effizienz zu verbessern.

Aufgrund der Komplexität des Themenfeldes wird die bisherige Massnahme «Optimierung von Güterumschlagflächen» in zwei Teilen weiterbearbeitet: im «Güterverkehrs- und Logistikkonzept für die Stadt Zürich», welches das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept für die Anforderungen der Stadt weiterentwickelt, sowie im «Konzept Anlieferung».

Bestandteile des Güterverkehrs- und Logistikkonzepts sind einerseits das stadtweite Ver- und Entsorgungskonzept unter Einbezug der im Richtplan für den Güterumschlag eingezeichneten Flächen und andererseits die Analyse der räumlichen Machbarkeit für das Areal Hardfeld, das aufgrund seiner Grösse, Lage und Verkehrserschliessung am besten für diese Zwecke geeignete Areal auf dem Stadtgebiet. An den Konzeptarbeiten ist ein ämterübergreifendes Projektteam unter Führung des Tiefbauamtes beteiligt.

Die Analysen für den Konzeptteil Ver- und Entsorgung wurden inzwischen weitgehend abgeschlossen. Gleiches gilt für die Fallstudien zu den relevanten Branchen, die auf Interviews mit Branchenvertretern basieren. Schlussbericht und stadtinterne Vernehmlassung des Konzepts sind für 2020 geplant.

Die laufende räumliche Machbarkeitsstudie für das Areal Hardfeld basiert insofern auf Ergebnissen des Ver- und Entsorgungskonzepts, als dieses die bevorzugten logistischen Nutzungen für das Areal Hardfeld vorgibt. Die Machbarkeit einer Integration dieser verschiedenen Logistikkonzepte auf beschränktem Raum im städtebaulichen Kontext mit entsprechender Verkehrserschliessung muss aber erst durch die Vertiefungsstudie bestätigt werden.

Neben der schwerpunktmässigen Erarbeitung des Güterverkehrs- und Logistikkonzepts hat die Stadt im Jahr 2019 verschiedene Projekte wie «Cargo sous terrain» begleitet und den Erfahrungsaustausch zum Güterverkehr mit Unternehmen, Verbänden, Städten und der Forschung weiterverfolgt.

Die Erarbeitung des Konzepts Anlieferung soll 2020 gestartet werden.

Im Juni 2019 hat der Gemeinderat den Objektkredit für das Pilotprojekt FlexNetz genehmigt. Ab November 2020 wird in den Gebieten Altstetten und Albisrieden ein nachfragegesteuertes Angebot getestet, bei dem Fahrten in Kleinbussen der VBZ per Smartphone bedarfsgerecht gebucht werden können. Für die «multimodale Mobilitätsplattform» wurde im Herbst 2019 der Auftrag vergeben. Die Entwicklungsarbeiten sind auf Kurs, damit die App mit vielfältigen Informationen und Funktionen im Sommer 2020 online gehen kann.



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. Obwohl es dank der Strategie und der daraus abgeleiteten Massnahmen gelingt, mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, d.h. dem Fuss-, dem Velo- und dem öffentlichen Verkehr, das wachsende Verkehrsaufkommen abzudecken, sind die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Bevölkerung und Umwelt nach wie vor hoch. Trotz der deutlichen Fortschritte bei der Strassenlärmsanierung im Jahr 2019 sind immer noch rund 30% der Bevölkerung übermässigem Strassenlärm ausgesetzt. Auch die Schadstoffbelastungen entlang der stark befahrenen Stadtachsen sind nach wie vor (zu) hoch und die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr liegen weit über den angestrebten Zielwerten. Eine besondere Herausforderung stellt die Verkehrssicherheit der Velofahrenden dar.

Im Rahmen der Strassenbauprojekte werden langsam, aber stetig Strassen und Plätze aufgewertet, Flächen für Fussgänger und Aufenthalt zurückgewonnen und die Situation für die Velofahrerinnen und -fahrer verbessert. 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 Eigentrassee, 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. Neue, andere Herangehensweisen im Sinne einer integralen Stadtraum- und Verkehrsplanung sind nötig, um diesen Herausforderungen zu begegnen.

«Stadtverkehr 2025» basiert auf der Städteinitiative, die im Jahr 2011 von den Stimmberechtigten angenommen wurde. Infolgedessen wurde im Jahr 2012 die Übergangsbestimmung in der Gemeindeordnung verankert, den prozentualen Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich innerhalb von

zehn Jahren um mindestens zehn Prozentpunkte zu erhöhen. Gemäss der bisherigen Entwicklung wird dieses Ziel wahrscheinlich 2022 bis 2023 erreicht, und die Mobilitätsstrategie «Stadtverkehr 2025» steht am Ende ihres Planungszyklus. Deshalb werden im Jahr 2020 die Vorarbeiten für die Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie starten, zunächst mit der Erarbeitung einer Strategie Smart Mobility, eines Konzepts Elektromobilität sowie der Entwicklung eines Zukunftsbildes öffentlicher Verkehr als Vorarbeit für die Netzentwicklungsstrategie der VBZ. Für die nächsten ein bis zwei Jahrzehnte Mobilitätsstrategie sollen und müssen das aller Voraussicht nach weiter starke Bevölkerungswachstum in und um die Stadt, die zunehmende Digitalisierung des Verkehrswesens, 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.

Unabhängig davon wird an der Umsetzung der bestehenden Mobilitätsstrategie weitergearbeitet. Wichtige Strassenbauprojekte zur Aufwertung von Stadträumen und Verbesserungen insbesondere für den Veloverkehr (beispielsweise Albisstrasse, Zollstrasse, Gutstrasse, Bertastrasse, Uetlibergstrasse, Manessestrasse) werden im kommenden Jahr umgesetzt. Ein gewichtiger Planungsschwerpunkt im Jahr 2020 wird die zweite Welle Strassenlärmsanierungen sein. Zudem werden die Ressourcen des Veloexpress-Teams verstärkt, das Schwachstellen im Veloverkehr abseits von regulären Strassenbauprojekten beseitigen und somit ein durchgängiges Veloroutennetz kurzfristig umsetzen soll. Weiter werden die ersten Abschnitte der Veloschnell- oder besser Velovorzugsrouten gemäss der Volksinitiative «Sichere Velorouten» geplant und wo möglich mit Sofortmassnahmen bereits 2020 umgesetzt. Die VBZ erarbeiten im Jahr 2020 unter partizipativem Einbezug der Bevölkerung ein «Zukunftsbild 2050», aus dem in den darauffolgenden Jahren die Netzentwicklungsstrategie 2040 abgeleitet wird.



Temporäre Kunstaktion «Insel in der Stadt» auf dem Münsterhof. Foto: Stadt Zürich, Amt für Städtebau.

Massnahmen des Aktionsplans

«Stadtverkehr 2025», Stand 2019

1	Tramverbindung Affoltern Birchstrasse: 16 000 Reisende/Tag (nur Tram)
2	Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahn) Grimselstrasse: 18 000 Reisende/Tag
3	Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Eigentrassierung Kanongasse: 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 ; Weihersteig: 8000 Reisende/Tag
7	Angebotsausbau und Elektrifizierung Buslinie 83 mehr Kapazität; Hardbrücke: 6000 Reisende/Tag
8	Angebotsausbau ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist bessere Anbindung des Entwicklungsgebiets
9	Kapazitätsausbau Tram im Hochschulgebiet Zürich Zentrum dichterer Fahrplan für die zentralen Einrichtungen der ETH, der Uni und des Universitätsspitals
10	Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit
11	Aufwertung Quartierzentrum Morgental Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit
12	Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse mehr Attraktivität für Fussverkehr an zentraler Lage
13	Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai) mehr Platz für Fussverkehr und eigene Fahrspur für den Veloverkehr
14	Ausbau Unterführungen Wollishofen bequem und sicher zu Fuss direkt an den See
15	Aufwertung Seezugang Tiefenbrunnen (SBB-Unterführung) bequem und sicher zu Fuss direkt an den See
16	Veloquerung und -station unter dem Hauptbahnhof Lückenschluss mit 1100 Abstellplätzen
17	Veloroute Sihl-Limmat sichere stadtquerende Verbindung
18	Sihlquerung Velo beim Hauptbahnhof (Gessnerbrücke) direkte, komfortable Verbindung zwischen City und Stadttunnel
19	Veloroute Seebecken durchgehender Veloweg von der Roten Fabrik bis zum Seefeldquai
20	Veloroute Löwenstrasse/Talstrasse durchgehende und sichere Innenstadtquerung
21	Veloroute Affoltern-Oerlikon durchgehende und sichere Veloverbindung zwischen den Bahnhöfen Affoltern und Oerlikon
22	«Fil bleu» Glattal Eine neue Velo- und Fussverkehrsachse entlang der Glatt verbindet die Gemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Zürich
23	Sihlcity-Velosteg direkte, komfortable Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Enge-Quartier
24	Velostation Stadelhofen zusätzlich etwa 1000 Abstellplätze
25	Überlandpark (Einhausung Schwamendingen) ca. 5000 Personen profitieren von der Lärmsanierung
26	Busbeschleunigung Wehntalerstrasse Glaubtenstrasse: 16 500 Reisende/Tag (Buslinien 32/61/62)
27	Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten Kapazitätserhöhung für Umsteigende
28	Verbesserung Zugang Bahnhof Wipkingen Kapazitätserhöhung für Umsteigende
29	Pilotprojekt VBZ FlexNetz Test eines nachfragegesteuerten Angebotssystems

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

Die Anzahl Reisende pro Tag auf den VBZ-Linien sind Prognosewerte für das Jahr 2025, bei der Tramverbindung Affoltern für das Jahr 2027.



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

