



STADTVERKEHR 2025

BERICHT 2016

IMPRESSUM

Herausgeberin

Stadt Zürich
Stadtrat
Postfach, 8022 Zürich

Tel. 044 412 27 22

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

September 2017

Auflage

500 Exemplare, gedruckt auf RecyStar Polar

Redaktionelle Bearbeitung

Tiefbauamt

Druck

Print-Shop, Zürich

Lektorat

Thomas Schlachter, Zürich

Gestaltung

dreh gmbh, Zürich

Fotografie

siehe Bildlegenden
Umschlag: dreh gmbh, Zürich

Am Bericht beteiligte Stellen

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

INHALT

| | |
|--|-----------|
| VORWORT | 5 |
| IM FOKUS | 6 |
| ZIELERREICHUNG | 8 |
| Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen | 8 |
| Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern | 12 |
| Kapazität für den MIV nicht erhöhen | 16 |
| 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen | 18 |
| Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen | 20 |
| Qualität des öffentlichen Raums steigern | 24 |
| Zusammenfassung Zielerreichung | 26 |
| AKTIONSPLAN UND FORTSCHRITT 2016 | 28 |
| FAZIT UND AUSBLICK | 45 |
| Karte «Massnahmen des Aktionsplans» | 46 |

BEILAGE ZUM BERICHT

Beilage zum Bericht mit detaillierten Informationen zu den Indikatoren und Massnahmen des Aktionsplans online erhältlich:

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025



Stadtrat Filippo Leutenegger
Foto: Pressedienst

VORWORT

zum fünften Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Die Verkehrspolitik der Stadt Zürich ist auf Kurs. Das zeigen die Zahlen des Mikrozensus des Bundes 2015. Zwischen 2010 und 2015 ist der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr in der Stadt um fünf Prozentpunkte gestiegen. Den grössten Zuwachs verzeichnete dabei der Veloverkehr, der sich auf acht Prozent verdoppelt hat. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist im Gegenzug um fünf Prozentpunkte gesunken und beträgt noch 25 Prozent.

Hauptgründe für diese markante Verschiebung sind der kontinuierliche Ausbau der Zweirad-Infrastruktur und der Veloangebote sowie der neue Zeitgeist. Dazu kommt der Velo- und E-Bike-Boom, der die Schweiz erfasst hat. Die E-Bike-Verkäufe zeigen zweistellige Zuwachsraten. Der Bestand wuchs allein 2016 um 75 000 Stück. Für vier von fünf E-Bike-Besitzenden ist das E-Bike das wichtigste oder zweitwichtigste Verkehrsmittel in der Alltagsmobilität. E-Bikende benutzen ihr Gefährt nicht nur für kurze Strecken, sondern legen damit Arbeitswege von durchschnittlich acht bis neun Kilometern zurück.

Auch für Warentransporte kommen immer öfter Lastenvelos zum Einsatz. Neben den Velokurieren, die längst zum Stadtbild gehören, setzen neu immer mehr Expeditionen und Private auf Lastenvelos. Um dieser Entwicklung zusätzlichen Schub zu verleihen, hat das Tiefbauamt das Projekt «carvelo2go» mit einem Startbeitrag unterstützt. Diese Dienstleistung wurde im Juni 2017 gestartet und bietet an etwa zwanzig Orten in Zürich zu günstigen Preisen elektrische Lastenvelos zum Ausleihen an.

Ab nächstem Jahr erhält Zürich mit «Züri Velo» überdies ein modernes, attraktives Veloverleihsystem. Vorgesehen sind mehr als 2000 Fahrräder, die an etwa 150 Standorten ausgeliehen und an jedem beliebigen «Züri Velo»-Standort zurückgegeben werden können.

Um das Vorwärtskommen auf zwei Rädern weiter voranzubringen und zu vereinfachen, wird die Stadt Zürich das Velonetz auch in den kommenden Jahren kontinuierlich ausbauen und verbessern. Zudem werden wir etwa 10 000 Zweiradabstellplätze an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bauen und so einen sicheren und bequemen Anschluss ans ÖV-Netz schaffen. Jüngstes Beispiel dafür ist die Velostation Europaplatz am Hauptbahnhof, wo mehr als 1600 gedeckte und überwachte Zweiradabstellplätze zur Verfügung stehen.

Das Ziel der Städteinitiative, den motorisierten Individualverkehr auf 20 Prozent zu senken, bleibt trotz aller Vorhaben und bereits erzielten Erfolge ambitioniert. Ob es gelingt, wird nicht nur vom Einsatz der Stadt abhängen, sondern auch von der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung und den Entscheidungen, welche beim Kanton und Bund getroffen werden.

Stadtrat Filippo Leutenegger
Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

IM FOKUS

Stadtverkehr und Siedlungsentwicklung im Einklang

Zürich wächst. Die Stadt ist attraktiv, ihre Anziehungskraft wirkt weit über ihre Grenzen hinaus. Das belegen verschiedene Städte-Rankings, aber auch die Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung – Zürich zählte Ende 2016 über 415 000 Einwohnerinnen und Einwohner, im Jahr 2000 waren es noch rund 360 000. Bis 2030 könnte die Zahl der Stadtbewohnerinnen und -bewohner bei 500 000 liegen.

Um die fortlaufende Zersiedelung zu stoppen, fordern und fördern Politik und Planungsbehörden eine Entwicklung nach innen. Für die Stadt Zürich bedeutet dies, dass zusätzlich Platz für Wohnen und Arbeiten im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen wird. Gleichzeitig sind notwendige Infrastrukturen wie Schulhäuser, Einkaufsmöglichkeiten, Pärke und Orte der Begegnung zu planen. Nicht zuletzt bringt das Wachstum ein Mehr an Verkehr. So zieht die zunehmende Zahl von Arbeitsplätzen auch Arbeitnehmende aus umliegenden und weiter entfernten Gemeinden an, womit der Pendlerverkehr steigt. Und die wachsende Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner bedeutet natürlich auch einen wachsenden Bedarf nach Gütern und Dienstleistungen auf dem Stadtgebiet – mit entsprechenden Auswirkungen auf den Gewerbe- und Güterverkehr. Dieser zusätzliche Verkehr muss zum Wohl der Bevölkerung stadtverträglich abgewickelt werden.

Wachstum und bauliche Verdichtung finden laufend und im gesamten Stadtgebiet statt. Die Bau- und Zonenordnung hält dafür noch umfangreiche Reserven bereit. Mit den Instrumenten der Planung kann und soll jedoch die zusätzliche Verdichtung in jene Gebiete gelenkt werden, die insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr bereits gut erschlossen sind. Auch die verschiedenen neuen Nutzungen – zum Beispiel Läden und Restaurants in Erdgeschoss, öffentliche Einrichtungen, Arbeitsplätze, Wohnungen – werden so geplant, dass sie für möglichst viele gut erreichbar sind. Quartierzentren spielen hier eine wichtige Rolle. Im Sinn einer «Stadt der kurzen Wege» bieten sie attraktive Möglichkeiten, Versorgungs- und Aufenthaltsorte rasch und unkompliziert zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Massnahmen aus dem Aktionsplan verbessern die Qualität und Attraktivität des öffentlichen Raums weiter. Das Quartierzentrum Morgental und die Fussgängerzone Sihlstrasse sind zwei gute Beispiele dafür.

Für eine stadtverträgliche Bewältigung der wachsenden Verkehrsmenge kommt dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle zu. Neue Tramverbindungen müssen gebaut, Dieselbuslinien elektrifiziert, Fahrpläne verdichtet und Ver-

spätungen durch Staus oder Behinderungen auf der Strecke vermieden werden. Eine weitere wichtige Rolle für Siedlung und Verkehr spielt auch das Thema Parkierung. Bereits realisierte Projekte mit autoarmen Nutzungen – Stichwort «Wohnen und Arbeiten» – nehmen hier eine Vorbildfunktion ein: Weniger Parkplätze bedeuten weniger motorisierten Individualverkehr (MIV) und weniger Fläche im privaten und öffentlichen Raum, die für parkierte Fahrzeuge benötigt wird. Somit bleibt mehr Platz für attraktive Nutzungen.

Im Rahmen der Ziele und Aktionen von Stadtverkehr 2025 soll weiterhin auch Platz dafür da sein, «über den Tellerrand» zu blicken und Visionen für die Zukunft zu entwickeln. So zum Beispiel hinsichtlich der weiteren Verbreitung gemeinsam genutzter Fahrzeuge oder bezüglich autonomer Mobilität.

Das Zusammenspiel konkreter Massnahmen, Trends und Visionen ist Voraussetzung, um innovative Strategien zu entwickeln, damit Siedlungs- und Verkehrsplanung bedürfnisgerecht und stadtverträglich aufeinander abgestimmt werden. Es gilt, die Massnahmen mit hoher Priorität zu planen, zu finanzieren und umzusetzen. Mit «Stadtverkehr 2025» ist Zürich auf gutem Weg.

Am 3. März 2013 wurde die Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) angenommen. Durch die Förderung einer kompakten Siedlungsentwicklung, die verstärkt in den bestehenden Zentren stattfindet, soll die Zersiedelung der Schweiz gebremst werden. Für die Steuerung dieser Entwicklung ist das Zusammenspiel der Planungsinstrumente auf allen Ebenen – kantonale, regionale, kommunale – notwendig.

Gemäss kantonalem Richtplan gehört die Stadt Zürich zu den «Stadtlandschaften». Das sind urbane Gebiete, die Schwerpunkte der Bevölkerungsentwicklung und Wirtschaftsentwicklung darstellen. Der regionale Richtplan der Stadt Zürich nimmt den Ball auf und stellt die übergeordneten Weichen für die Innenentwicklung.

Um die planerischen Voraussetzungen für das Wachstum zu schaffen, erarbeitet die Stadt Zürich derzeit den kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLÖBA) und revidiert den kommunalen Verkehrsrichtplan.



Stadtrat Dr. André Odermatt
Vorsteher Hochbaudepartement
Foto: Pressedienst

Wie erreichen wir, dass die hohe Lebensqualität für alle Bewohnerinnen und Bewohner unserer wachsenden Stadt erhalten bleibt – oder sogar gesteigert wird? Diese Frage treibt mich und die Fachpersonen in der Verwaltung täglich um. Unbestritten ist, dass wir zwingend kluge Lösungen für unsere zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse entwickeln müssen.

Raum- und Verkehrsplanung sind untrennbar miteinander verbunden. Wie weit und auf welche Art wir uns täglich fortbewegen, wird wesentlich davon bestimmt, wo wir wohnen. So trägt eine optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossene Siedlung dazu bei, dass weniger Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr notwendig sind. Aber auch attraktive, vielseitige Zentren in den Quartieren haben einen Einfluss auf den Stadtverkehr. Tägliche Besorgungen können zu Fuss oder mit dem Velo erledigt werden – was zudem gesund ist und die persönliche Lebensqualität erheblich steigert. Und wenn es mal etwas Grösseres zu transportieren gibt, steht zum Glück ein stetig wachsendes Angebot an massgeschneiderten Dienstleistungen für eine geteilte Mobilität zur Verfügung. Damit bleibt nicht nur auf der Strasse, sondern auch im ruhenden Verkehr mehr Platz für alle.

All diese Entwicklungen leisten ihren Teil zur langfristigen Sicherung einer nachhaltigen, stadtverträglichen Mobilität. «Stadtverkehr 2025» zeigt uns auf, wo es hingehen soll und wo wir stehen. Ich bin froh, dass ich mich in meiner Arbeit auf dieses wertvolle Koordinations- und Planungsinstrument stützen kann.

ZIELERREICHUNG

Wo stehen wir heute?

«Stadtverkehr 2025» verfolgt sechs Ziele, um eine stadtverträgliche Mobilität für Zürich zu erreichen. Ausgangspunkt der jährlichen Berichterstattung ist das Jahr 2012, in dem die neuen Vorgaben zum Verkehr in der Gemeindeordnung in Kraft traten und «Stadtverkehr 2025» gestartet wurde. Im Zentrum stehen die konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Fuss- und Veloverkehrs, die Plafonierung der Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs (GO Art. 2^{quinquies}). Gleichzeitig wurde festgehalten, dass bis in zehn Jahren der

prozentuale Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich (Modalsplit) um mindestens zehn Prozentpunkte erhöht werden soll (GO, Übergangsbestimmung, Art. 124).

Anhand ausgewählter Indikatoren wird die Entwicklung von «Stadtverkehr 2025», bezogen auf die gesetzten Ziele, eingeschätzt. Mit der Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» des Bundes, welche im Jahr 2015 durchgeführt wurde, liegt nach fünf Jahren ein neuer Wert für den Modalsplit vor. Deshalb lässt sich im diesjährigen Bericht eine erste Zwischenbilanz zur Zielerreichung ziehen.



Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Der prozentuale Anteil der Wege von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen auf Stadtgebiet (Modalsplit) hat sich, gemessen an den Zielvorgaben, erfreulich entwickelt. Nachdem sich dieser Anteil bereits zwischen 2005 und 2010 um sechs Prozentpunkte erhöht hatte, wuchs er innerhalb der folgenden fünf Jahre nochmals um fünf Prozentpunkte auf insgesamt 75 Prozent. Im Jahr 2015 wurden somit drei von vier Wegen auf Stadtgebiet mit dem ÖV, zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt. Insbesondere der ÖV und der Veloverkehr konnten Anteile dazugewinnen, und zwar zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dessen Anteil nun bei 25 Prozent liegt. Der Anteil des Fussverkehrs bleibt seit dem Jahr 2000 mit etwa einem Viertel stabil.

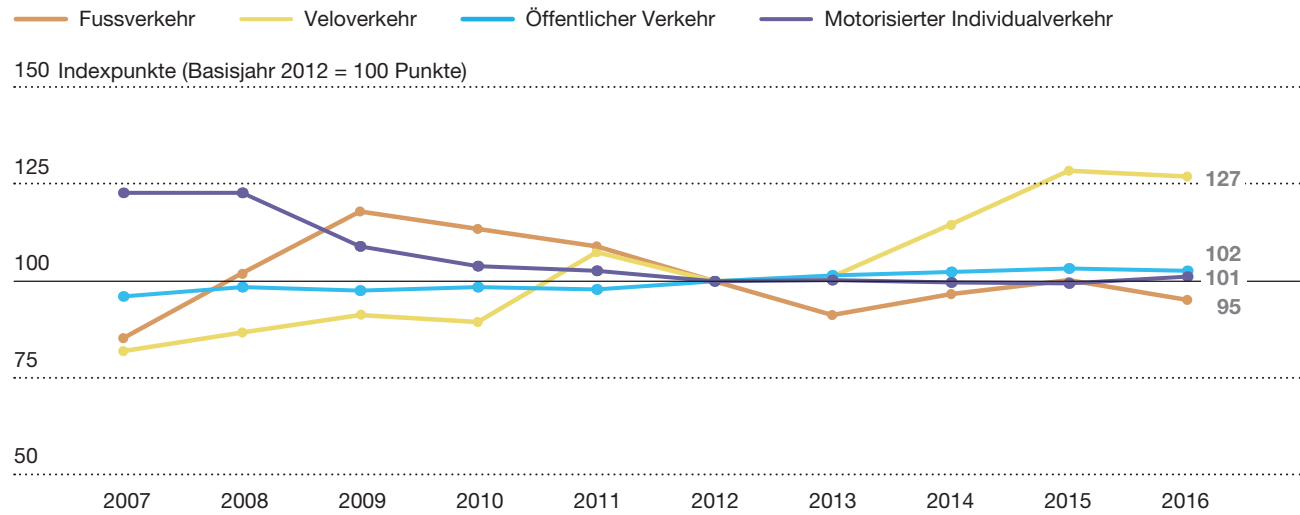
Dieser Trend wird durch Zählungen von Frequenzen und Passagieren bestätigt: So erbrachte der ÖV eine höhere Verkehrsleistung, und die Zählgeräte erfassten in den letzten Jahren mehr Velofahrten. Gleichzeitig wuchs die Bevölkerung zwischen 2012 und 2016 um etwa 5,5 Prozent (+ 21 700 Personen) und die Anzahl der Beschäftigten um 1,6 Prozent (+ 7200 Personen). Trotz dieses Wachstums stagnierten im genannten Zeitraum die gezählten Fahrten beim MIV.

1 Städtische Verkehrsentwicklung

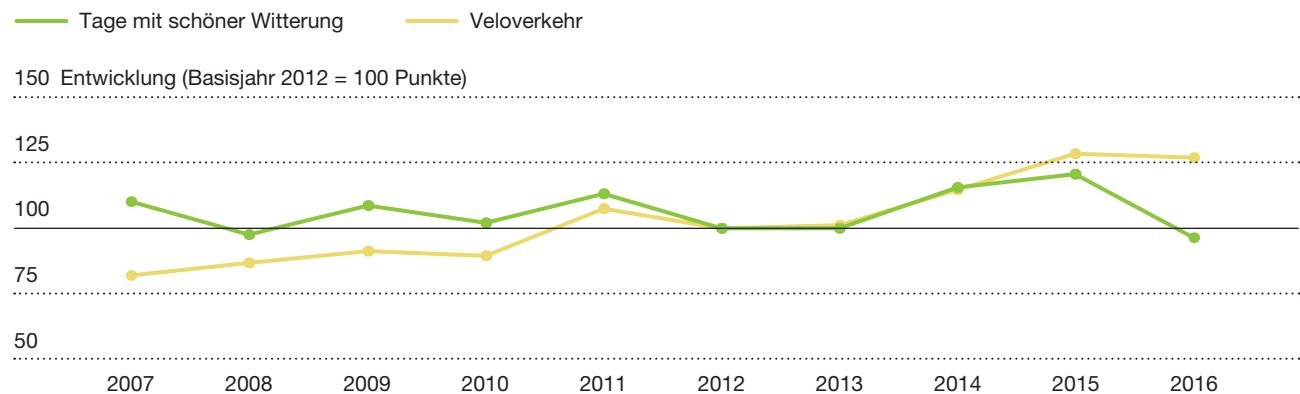
Mit etwa 630 Mio. Personenkilometern auf Stadtgebiet erbrachte 2016 der öffentliche Verkehr mit Tram und Bus eine enorme Verkehrsleistung. Sie stieg gegenüber 2012 um 2,5 Prozent. Dazu trug auch der Ausbau der S-Bahn bei, der aber in diesem Indikator nicht abgebildet ist. Die Frequenzen im motorisierten Individualverkehr und im Fussverkehr sind seit 2012 relativ konstant. Beim motorisierten Individualverkehr ist die Abnahme der Frequenzen auf Stadtgebiet zwischen 2008 und 2012 zu einem beträchtlichen Teil auf die Eröffnung der Westumfahrung und die flankierenden Massnahmen zurückzuführen. Zur Entwicklung des Fussverkehrs lassen sich aus

der Datengrundlage noch keine klaren Aussagen ableiten. Die Schwankungen stehen im Zusammenhang mit der geringen Anzahl manueller Zählungen, die 2013 von automatischen Zählgeräten abgelöst wurden. Am stärksten wuchsen gegenüber 2012 die Velofrequenzen: Sie nahmen innerhalb von vier Jahren um 27 Prozent zu. Obwohl die Tage mit schöner Witterung 2016 gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgingen und sogar unter das niedrige Niveau von 2012 fielen, blieben die Velofrequenzen in diesem Zeitraum hoch (siehe Grafik «Entwicklung der mittleren Velofrequenzen und Witterungsindex»).

1 Städtische Verkehrsentwicklung



Entwicklung der mittleren Velofrequenzen und Witterungsindex



Grundlage sind automatische Zählungen mit permanent installierten Geräten, Details siehe Beilage zum Bericht.

2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Für das Berichtsjahr 2016 liegen keine neuen Werte vor. Die Bevölkerungsbefragung 2015 ergab, dass drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung vorrangig und regelmässig den ÖV wählen, sei es ausschliesslich (47 Prozent) oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (29 Prozent). Das Auto und das Velo werden dagegen nur von etwa einem Viertel regelmässig genutzt, wobei die Velonutzung (allein oder in Kombination) leicht zunahm. Die nächste Bevölkerungsbefragung ist für 2019 geplant.

3 Modalsplit

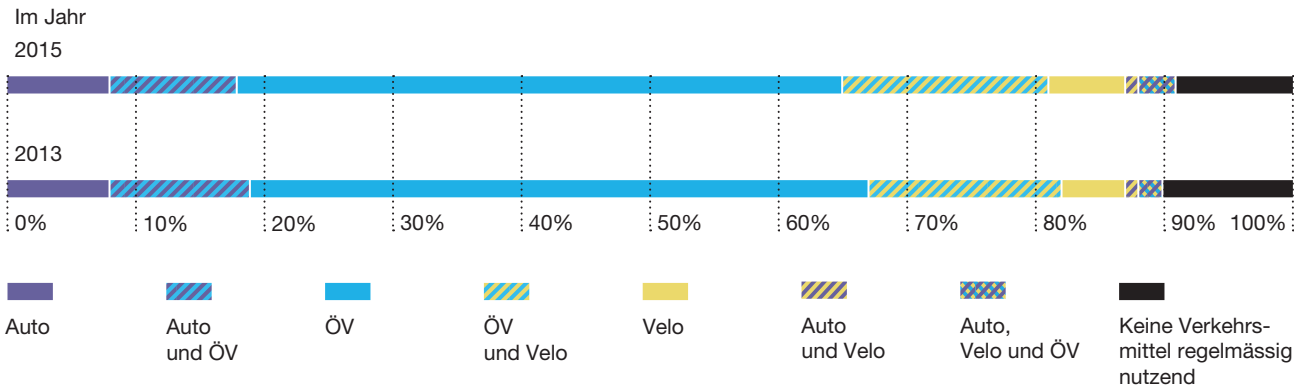
Basis für die Ermittlung des Modalsplits ist der «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» der Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung. Diese Erhebung wird alle fünf Jahre durchgeführt. Aktuell liegen die Resultate aus der Befragung 2015 vor. Die Vorgabe für die Stadt Zürich lautet, innert zehn Jahren den Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs um zehn Prozentpunkte zu erhöhen (GO Art. 124). Dies wird an den zurückgelegten Wegen auf Stadtgebiet gemessen. Den Ausgangswert bildet der Modalsplit aus dem Jahr 2010.

Die in der Stadt zurückgelegten Wege werden weiterhin zu einem Viertel zu Fuss bewältigt. Gleichzeitig steigt der Anteil des ÖV und des Veloverkehrs. Insgesamt erhöht sich der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr um fünf Prozentpunkte auf 75 Prozent, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 25 Prozent sinkt.



Bellevue, Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

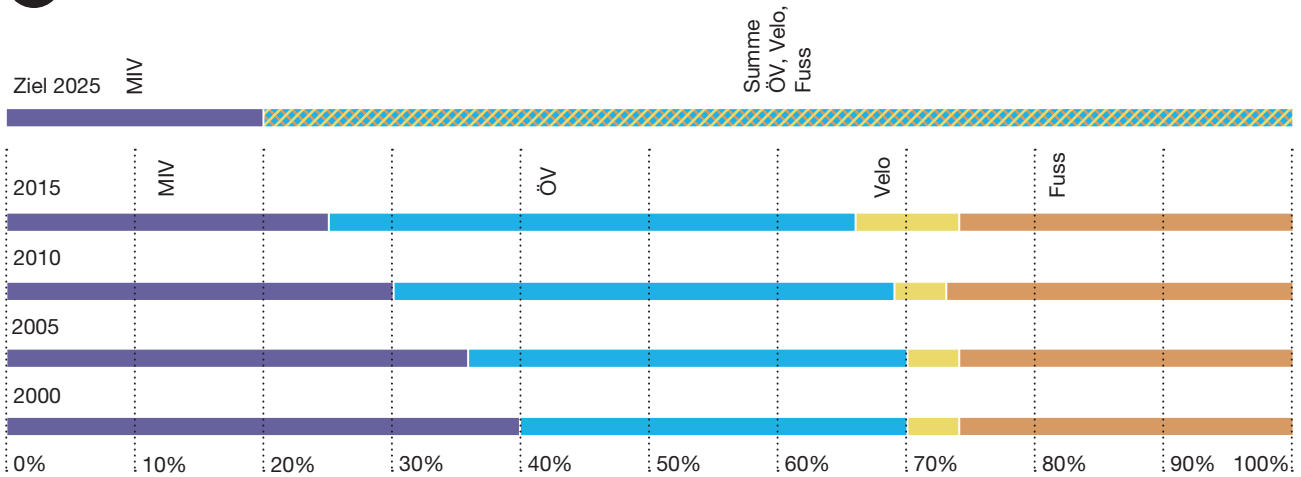
2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln *



* Keine neuen Daten verfügbar.

Grundlage sind die Bevölkerungsbefragungen von Stadtentwicklung Zürich, Details siehe Beilage zum Bericht.

3 Modalsplit



Grundlage ist die Befragung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» der Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung, Details siehe Beilage zum Bericht. Der Modalsplit definiert die prozentualen Anteile der verschiedenen Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsnachfrage, hier dargestellt in Bezug auf die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet.



Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern

Damit das steigende Verkehrsaufkommen auch angesichts des Wachstums an Bevölkerung und Arbeitsplätzen nicht zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führt, sondern durch öffentlichen Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden kann, müssen Angebot und Attraktivität dieser Verkehrsmittel verbessert werden.

Seit 2012 konnte das ÖV-Angebot laufend ausgebaut werden. Die Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem ÖV ist

sehr hoch. Für den Fussverkehr, der ebenfalls gute Noten erhält, konnten weitere Projekte wie neu gestaltete Plätze und Begegnungszonen realisiert werden. Obwohl bei der Umsetzung des Haupt- und Komfortrouthenetzes für das Velo Fortschritte erzielt wurden, lässt sich die Zufriedenheit der Velofahrerinnen und Velofahrer durch Ausbauten und Lückenschlüsse noch verbessern.

4 ÖV-Angebot

Mit jedem Fahrplanwechsel ist in Zürich das Angebot des öffentlichen Verkehrs gewachsen. Wesentliche Auswirkungen hatten insbesondere die Inbetriebnahme des Trams Zürich-West im Jahr 2011 sowie die Angebotsverbesserungen in Oerlikon und Altstetten im Jahr 2015. Seit 2012 wurde das Angebot bei den VBZ um 1,3 Prozentpunkte ausgebaut. Dies entspricht zusätzlichen 330 000 Kurskilometern und damit insgesamt 24,7 Millionen jährlich gefahrenen Kilometern auf Stadtgebiet. Ebenso wichtig sind die laufenden Erweiterungen der Angebote im S-Bahn- und im nationalen Bahnverkehr.

5 Pünktlichkeit des ÖV

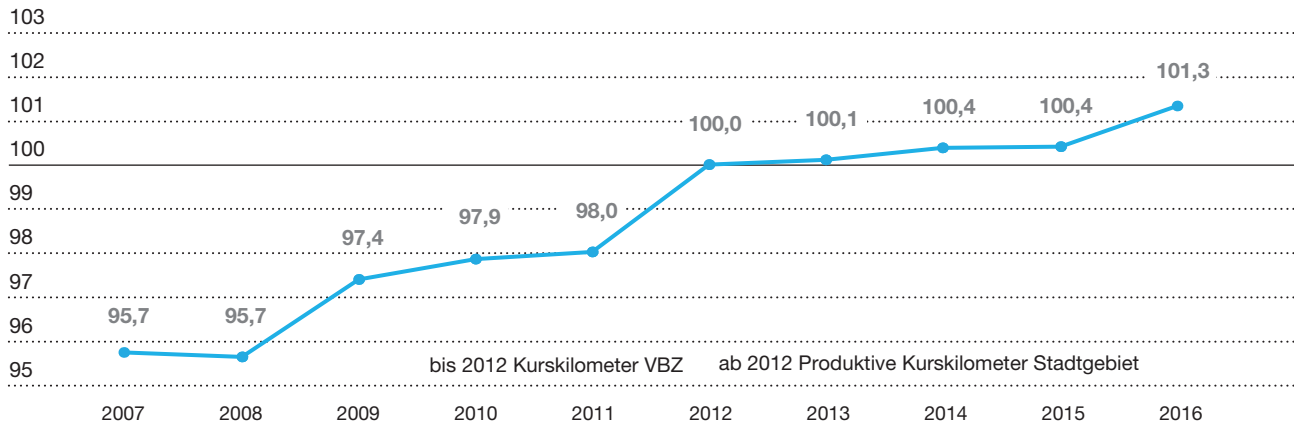
Mehr als fünf von sechs Fahrgästen erreichen ihr Ziel pünktlich, wenn sie die öffentlichen Verkehrsmittel Tram und Bus nutzen. Seit 2012 konnte die Pünktlichkeit um drei Prozentpunkte verbessert werden, sodass 87 Prozent der Fahrgäste im Jahr 2016 spätestens zwei Minuten nach der geplanten Ankunftszeit ihre Zielhaltestellen erreichten. Auch wenn die Pünktlichkeit des ÖV insgesamt gut ist, gibt es auf zahlreichen Abschnitten Behinderungen des Busverkehrs. Dies schlägt sich nicht zuletzt in den vorgesehenen Massnahmen nieder.

6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

In der Stadt werden kontinuierlich neue Fusswege, Plätze und Begegnungszonen geschaffen oder aufgewertet. Seit 2012 sind fast fünf Kilometer neue oder neu gestaltete Fusswege dazugekommen. Im Jahr 2016 konnten unter anderem die Quartierverbindung am Bahnhof Oerlikon und der Münsterhof eingeweiht werden. Auch wurden verschiedene neue Begegnungszonen wie zum Beispiel in der Juliastrasse oder in der Konrad-Illeg-Strasse geschaffen.

4 ÖV-Angebot

104 Indexpunkte (Basisjahr 2012)

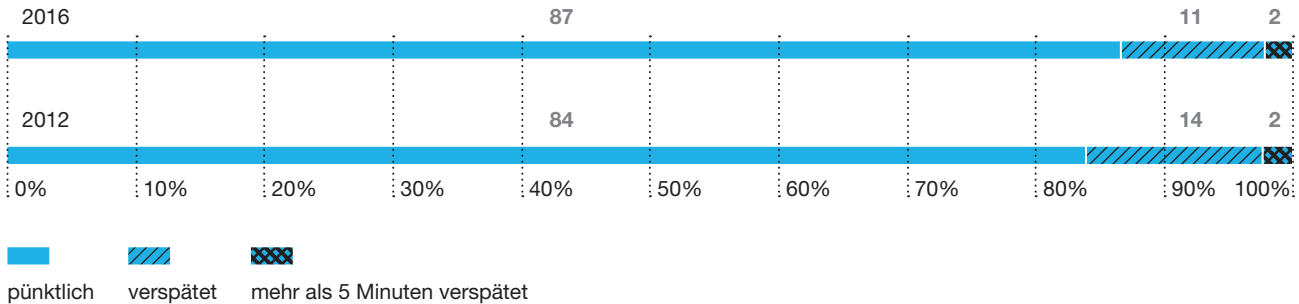


Effektive Betriebsleistung Stadtgebiet 2016:
24,7 Mio. gefahrene Kurskilometer

Grundlage sind Betriebsdaten der VBZ, Details siehe Beilage zum Bericht.

5 Pünktlichkeit des ÖV

Anteil der Fahrgäste in Prozent
im Jahr



Grundlage sind Betriebsdaten der VBZ, Details siehe Beilage zum Bericht.

6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

| | Seit 2012 | Im Jahr 2016 | |
|--|-----------|--------------|---|
| Neue Fusswege | 4,9 km | 0,4 km | Am Wasser (Neubau Trottoir, 0,1 km) Bombachhalde (Verbreiterung Trottoir, 0,2 km) Leutschenpark (Neubau Verbindung zur Schärenmoosstrasse, 0,1 km) |
| Neu gestaltete Plätze / aufgewertete Quartierzentren | 27 | 3 | Bahnhof Oerlikon, Quartieranbindungen und -verbindungen (Aufwertung Quartierzentrum Oerlikon) Langstrasse/Josefstrasse (kleiner Platz, Aufwertung Quartierzentrum Langstrasse) Münsterhof (Aufwertung Innenstadt) |
| Neue Begegnungszonen | 33 | 9 | Balberstrasse • Bocklerstrasse • Brüggläcker • Eyhof • Gessnerallee • Imfeldstrasse • Juliastrasse • Konrad-Ilg-Strasse • Rainstrasse |

Details siehe Beilage zum Bericht.

7 Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

Das Velo-Hauptrouthenetz umfasst etwa 100 Kilometer. Davon erfüllen heute 77 Kilometer die Anforderungen und erreichen die Qualitätsstufen A+, A oder B. Dies sind fünf Kilometer mehr als im Basisjahr 2012. So wurde auf der Winterstrasse und bei der Quartierverbindung Oerlikon eine durchgehende Infrastruktur für das Velo geschaffen. Bis 2025 sind weitere 21 Kilometer zu realisieren. In dem etwa halb so langen Komfortrouthenetz wurden bisher Lücken von insgesamt zwei Kilometern Länge geschlossen, während die Qualität auf Strecken von insgesamt 12 Kilometern noch verbessert werden muss.

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

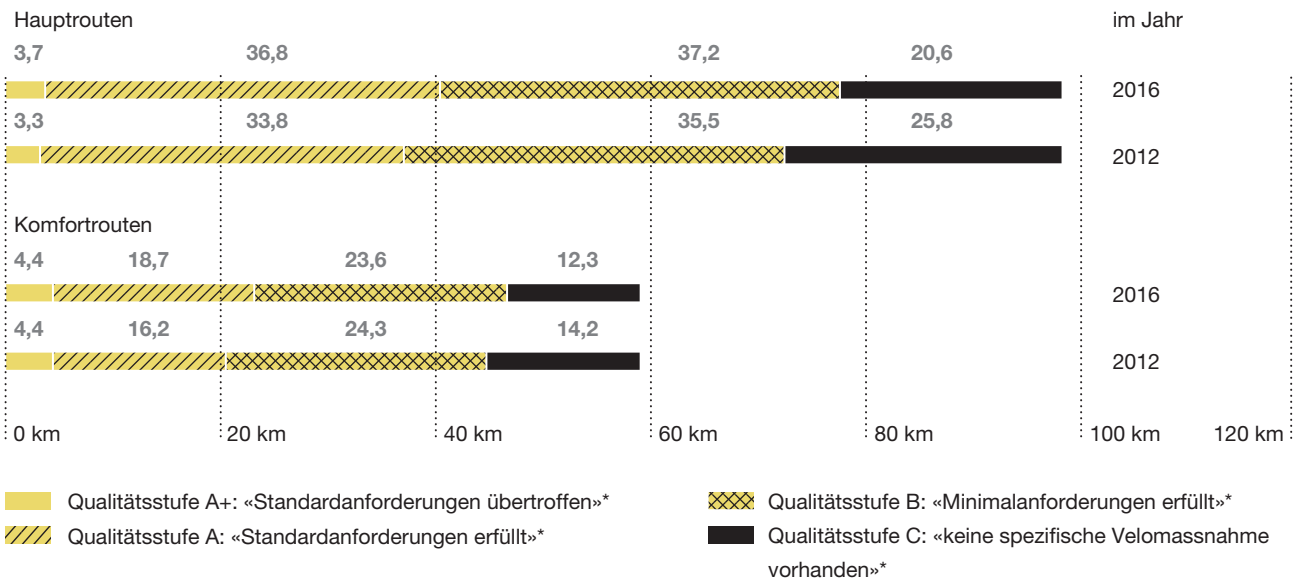
Gegenüber dem Vorjahr liegen keine neuen Datengrundlagen vor. Im Jahr 2015 gab die Bevölkerung dem ÖV die besten Noten: Die Hälfte aller Befragten ist sehr zufrieden, und 98 Prozent sind mindestens «eher zufrieden», wenn sie öffentliche Verkehrsmittel in Zürich nutzen. Ebenfalls gut wird der Fussverkehr bewertet. Der Autoverkehr schnitt mit Note 4,0 (Mittelwert) in der gleichen Befragung knapp genügend ab. Das Schlusslicht bildet der Veloverkehr, bei dem es im Vergleich noch deutliches Steigerungspotenzial gibt.



Quaibrücke, Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



7 Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

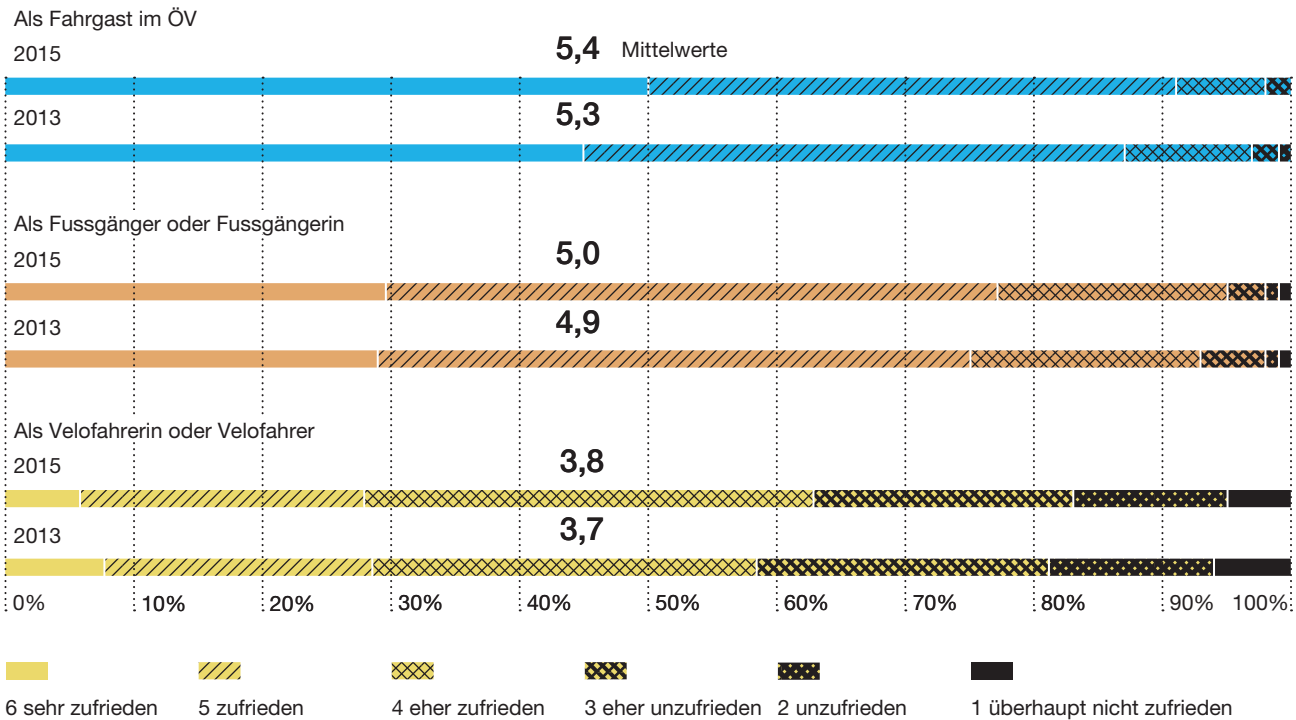


* Keine neuen Daten verfügbar.

Grundlage sind GIS-Analysen des Tiefbauamts, Details siehe Beilage zum Bericht.



8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität *



* Keine neuen Daten verfügbar.

Darstellung basiert auf den Bevölkerungsbefragungen von Stadtentwicklung Zürich, Details siehe Beilage zum Bericht.



Kapazität für den MIV nicht erhöhen

Für den Wirtschaftsstandort Zürich ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) bedeutend, insbesondere für den Transport von Gütern. Gemäss den Vorgaben der Gemeindeordnung darf die Kapazität für den MIV jedoch trotz steigender Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen insgesamt nicht erhöht werden. Dies bedeutet unter anderem, dass das Strassenverkehrsnetz nicht weiter ausgebaut wird. Gleichzeitig wird der

Verkehr gesteuert, indem zum Beispiel der öffentliche Verkehr an den Lichtsignalanlagen bevorzugt oder der MIV an den Einfallsachsen dosiert wird. Die Beschränkung der Kapazität der Strassen für den motorisierten Individualverkehr ist seit 2012 gewährleistet und anhand der Entwicklung der Indikatoren nachvollziehbar.

9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2016 wurden keine Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert, welche die Kapazität des gesamten Strassenverkehrsnetzes für den MIV erhöhen würden.

Nicht zuletzt infolge der Eröffnung der Westumfahrung im Jahr 2009 und der flankierenden Massnahmen auf Stadtgebiet sanken die Frequenzen des motorisierten Individualverkehrs am Stadtrand deutlich. Das Verkehrswachstum an der Stadtgrenze wurde weitgehend vom öffentlichen Verkehr aufgefangen: Innerhalb der letzten vier Jahre stieg dort die Anzahl der S-Bahn-Fahrgäste um 17 Prozent, also um über vier Prozentpunkte jährlich. Die Eröffnung der Durchmesserlinie und das neue S-Bahn-Konzept trugen dazu wesentlich bei.

10 Parkplatzangebot

Die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze blieb in den letzten Jahren nahezu unverändert. Strassenparkplätze werden tendenziell in öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkieranlagen verlagert. Auf einen öffentlich zugänglichen Parkplatz (etwa 70 000) kommen drei private Parkplätze (etwa 200 000).

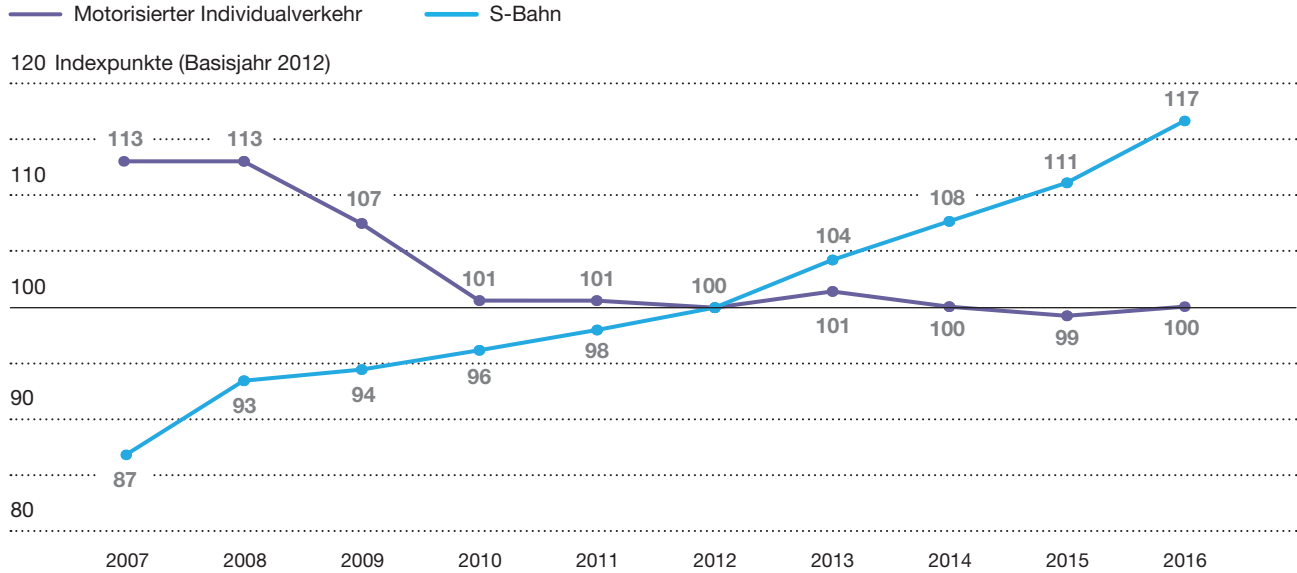
Die Plafonierung der öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Zürcher Innenstadt wird durch den Historischen Parkplatzkompromiss von 1996 umgesetzt und kontrolliert. Die Gesamtbilanz dieser Parkplätze liegt Ende 2016 leicht im Plus, dies bei einer Gesamtzahl von etwa 7700.



9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2015 wurden **keine** Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert. Die Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für den MIV wurde **nicht erhöht**.

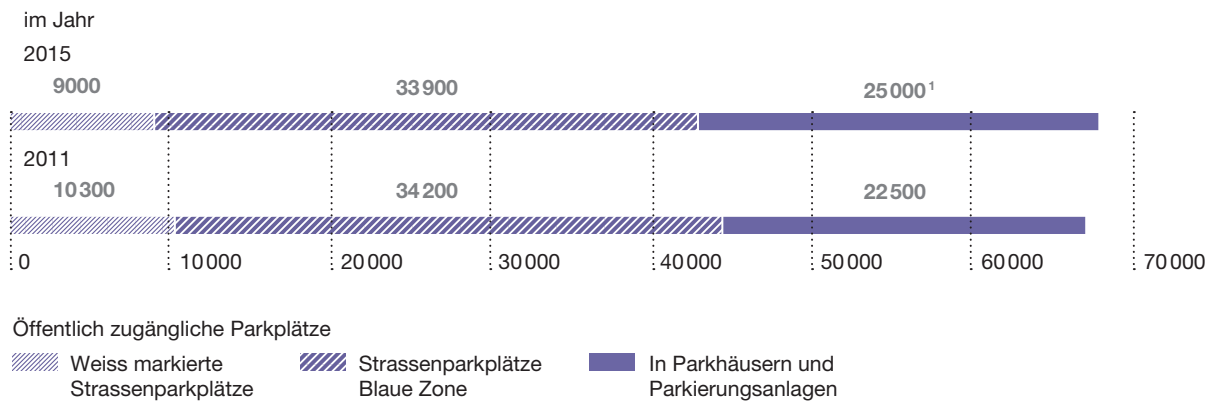
Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze



Grundlagen sind automatische Zählungen, Details siehe Beilage zum Bericht.



10 Parkplatzangebot*



¹ Korrigierte Rundung gegenüber Bericht 2015.

* Keine neuen Daten verfügbar.

Angaben aus den Zählungen des Tiefbauamts, Details siehe Beilage zum Bericht.



2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

Im Jahr 2008 beschlossen die Städtzürcher Stimmberechtigten, die nachhaltige Entwicklung der Stadt zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zu verankern. Der Primärenergieverbrauch soll auf 2000 Watt pro Person gesenkt werden, während die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr zu reduzieren sind.

Der landseitige Verkehr war 2016 für etwa 18 Prozent des Primärenergiebedarfs sowie für fast 25 Prozent der Treib-

hausgasemissionen in der Stadt Zürich verantwortlich. Diese Anteile haben sich in den letzten vier Jahren kaum geändert. Ansatzpunkte, um den Energiebedarf und die Emissionen im Verkehr zu reduzieren, sind die Effizienzsteigerung der Motorfahrzeuge, weniger und kürzere Fahrten oder der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Der Primärenergiebedarf im landseitigen Verkehr ist in den letzten vier Jahren leicht zurückgegangen. Die Anstrengungen der Stadt Zürich werden mit den bereits eingeleiteten Massnahmen weiterverfolgt.

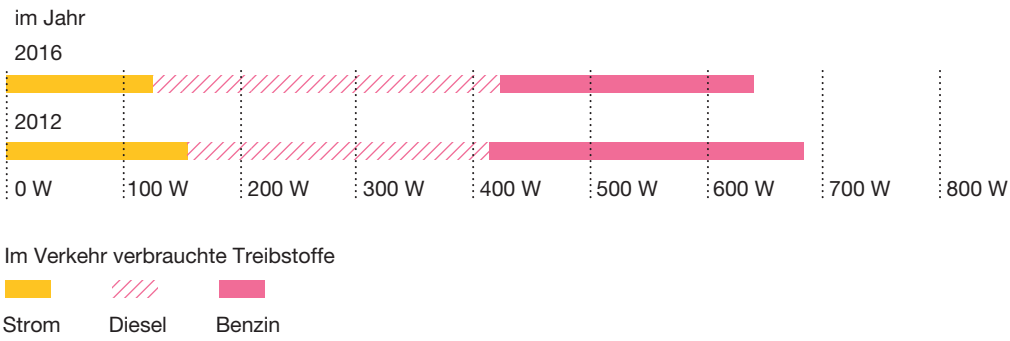
12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Die Treibhausgasemissionen zeigen beim landseitigen Verkehr in den letzten Jahren keine nennenswerten Veränderungen. Im Hinblick auf das übergeordnete Ziel von einer Tonne Treibhausgasemissionen pro Person und Jahr bis 2050 sind in den nächsten Jahren deutliche Anstrengungen zur Reduktion des Energieverbrauchs und zum Ersatz fossiler Energieträger notwendig, zu denen auch der landseitige Verkehr seinen Teil beitragen muss.





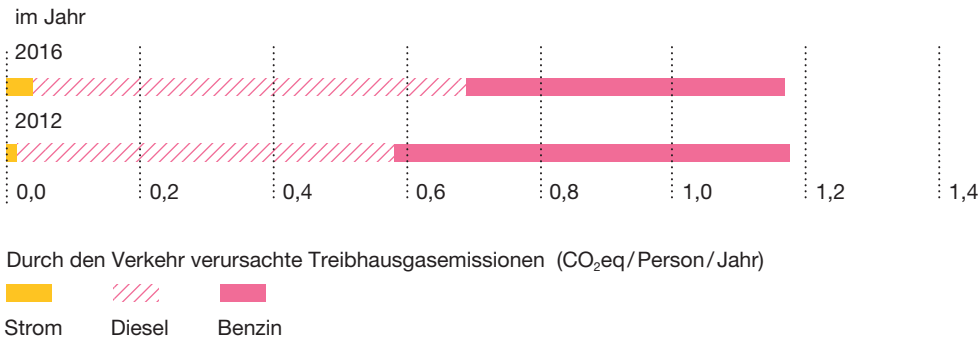
11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr



Details siehe Beilage zum Bericht.



12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr



Details siehe Beilage zum Bericht.



Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

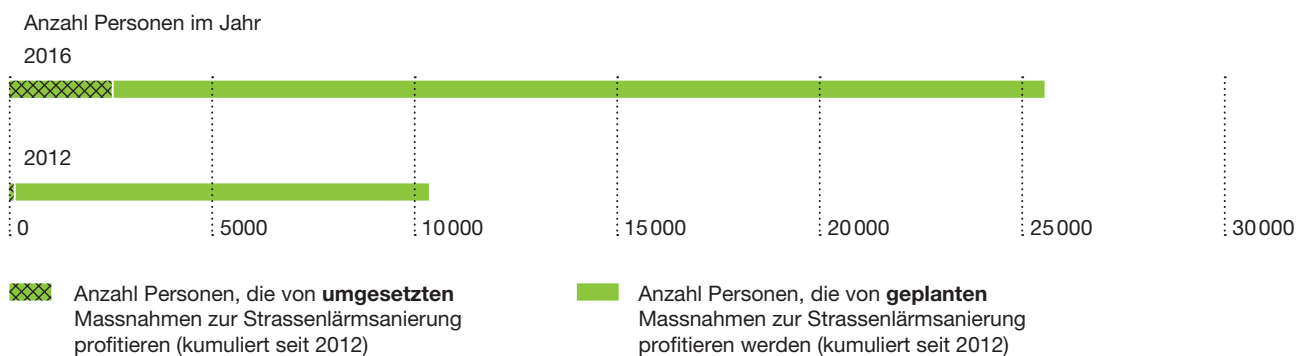
Das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt führt zu Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie zu Verkehrsunfällen. Das wirkt sich negativ auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität, aber auch auf die Gesundheit der Bevölkerung aus. Im Jahr

2016 gab es mit einer Gesamtzahl von 1445 deutlich mehr verunfallte Personen als im Jahr 2012. Insbesondere nahmen die Velounfälle erneut stark zu. Bei der Lärm- und Luftschadstoffbelastung zeichnet sich eine leichte Verbesserung ab.

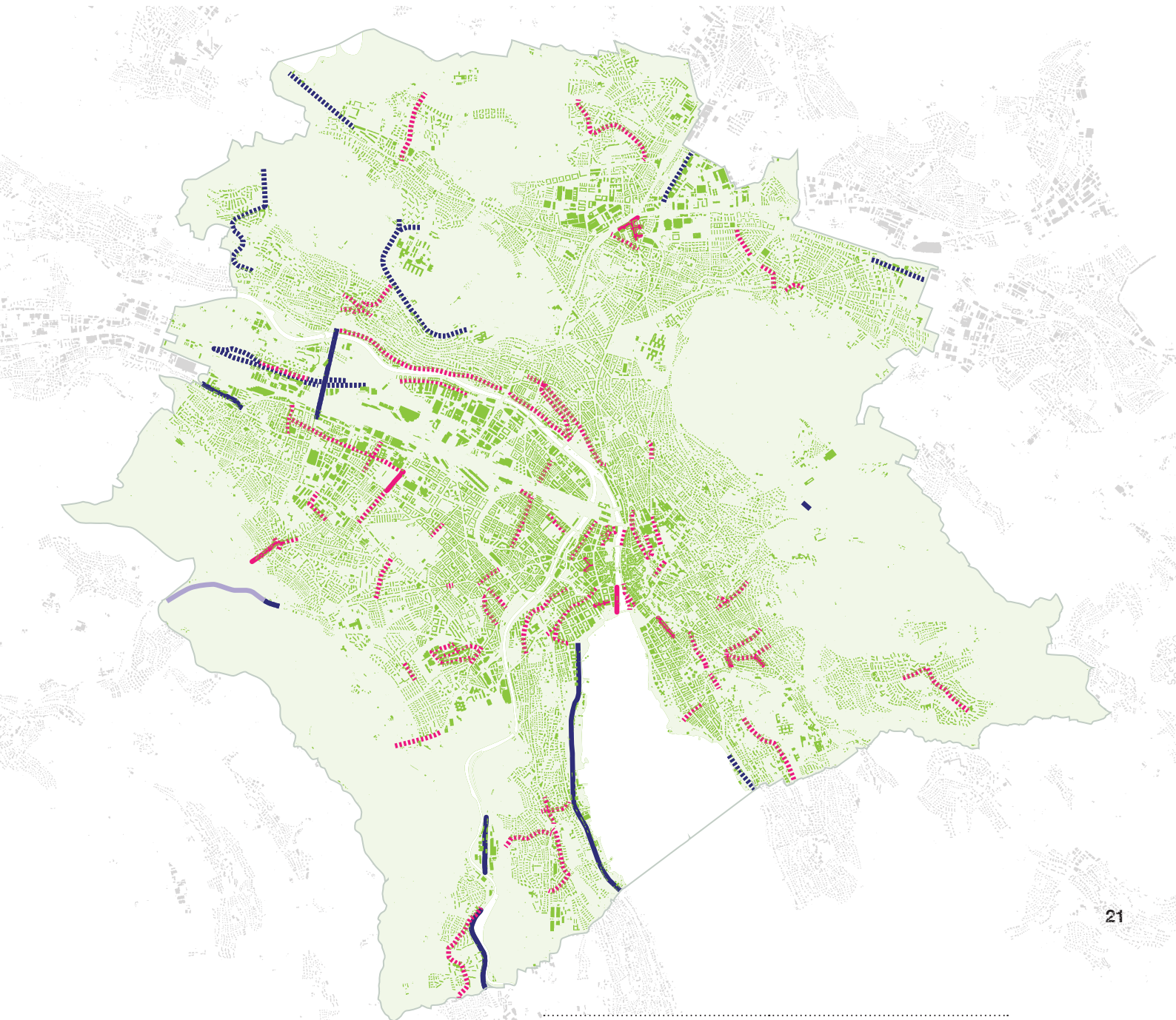
13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

Der Strassenverkehr ist der mit Abstand grösste Lärmverursacher auf Stadtgebiet. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz und die Lärmschutzverordnung schreiben Grenzwerte und bei deren Überschreitung entsprechende Massnahmen vor. In der Stadt Zürich wohnen etwa 140 000 Personen in Liegenschaften mit übermässigem Strassenlärm. Zum Zweck der Strassenlärmsanierung sind deshalb zahlreiche Geschwindigkeitsreduktionen geplant und beschlossen worden. Von diesen werden gut 25 000 Personen profitieren können.

Im vergangenen Jahr wurden einige Strecken mit Tempo 50 anstatt 60 signalisiert, zum Beispiel das Mythenquai und die Europabrücke. In der Drahtzug- und in der Freiestrasse wurde Tempo 30 statt 50 eingeführt. Bei den weiteren geplanten Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion (vor allem T30 statt T50) sind noch immer Einsprachen hängig. Das Realisierungstempo ist abhängig vom Ausgang der Rechtsmittelverfahren, insbesondere davon, ob den Rekursen die aufschiebende Wirkung gewährt wird.



Die Zahl der von der Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen profitierenden Personen hat zwischen 2012 und 2016 zugenommen. Einerseits aufgrund der Aufnahme weiterer Strassenabschnitte, andererseits wegen der Zunahme der Wohnbevölkerung (Neubauten, Bevölkerungswachstum) an solchen Strassenabschnitten.



Geplante Temporeduktionen

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

Details siehe Beilage zum Bericht.

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Die konstante leichte Reduktion der NO₂-Belastung seit 2009 an der gewählten Messstation bestätigt sich auch 2016. Der an diesem Standort (Wohnquartier im Stadtzentrum an einer mässig befahrenen Strasse) gemessene Wert nähert sich dem in der Luftreinhalte-Verordnung festgelegten Grenzwert von 30 µg/m³. Dieser wird aber an stark befahrenen Hauptachsen nach wie vor deutlich überschritten.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit

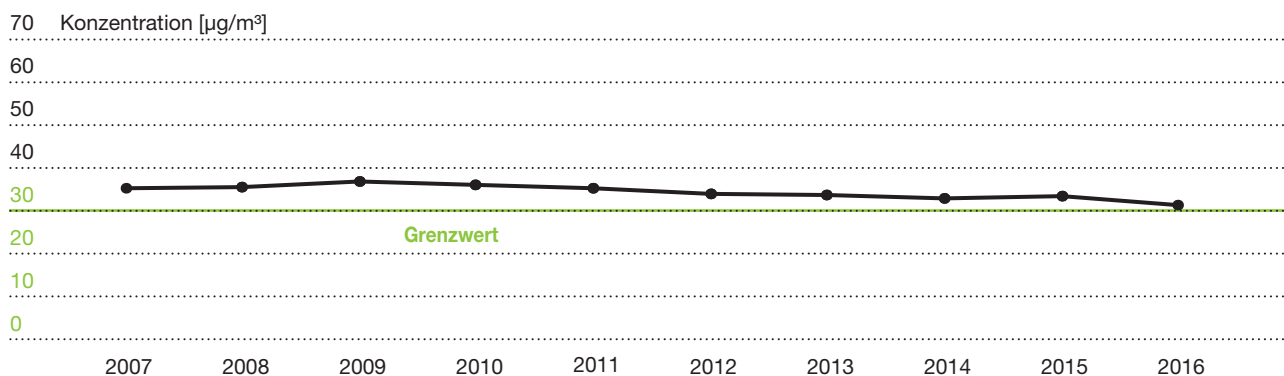
Gemäss Bevölkerungsbefragung aus dem Jahr 2015 ist jede dritte Person der Zürcher Stadtbevölkerung sehr zufrieden mit der Verkehrssicherheit, und nur jede sechzehnte beurteilt sie negativ. Diese Zufriedenheitswerte liegen bereits seit über zehn Jahren auf diesem hohen Niveau. Die subjektive Verkehrssicherheit wird also besser beurteilt, als dies die objektive Entwicklung der Anzahl Verunfallter vermuten lässt.

15 Verkehrssicherheit

Im letzten Jahr verunfallten in Zürich 1445 Personen leicht, schwer oder gar tödlich. Diese Zahl nahm gegenüber 2012 um 16 Prozent und innerhalb des vergangenen Jahres um sieben Prozent zu. Die meisten Verunfallten gab es im motorisierten Individualverkehr (640 Verunfallte). Die grösste Zunahme innerhalb der letzten vier Jahre gab es hingegen im Veloverkehr (2012–2016: +160 Verunfallte). Die Zahl der mit dem Velo Verunfallten nahm damit im gleichen Zeitraum deutlich stärker zu als die Anzahl Velofahrten.

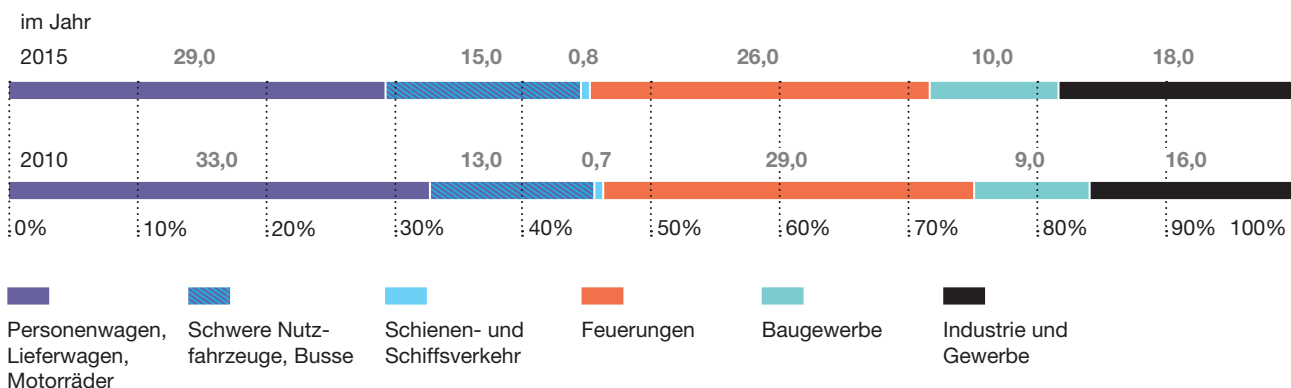


14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



Messstation Stampfenbachstrasse: zentrumsnahes Wohnquartier an mässig befahrener Strasse. Details siehe Beilage zum Bericht.

Quellen der NO_x-Emissionen *

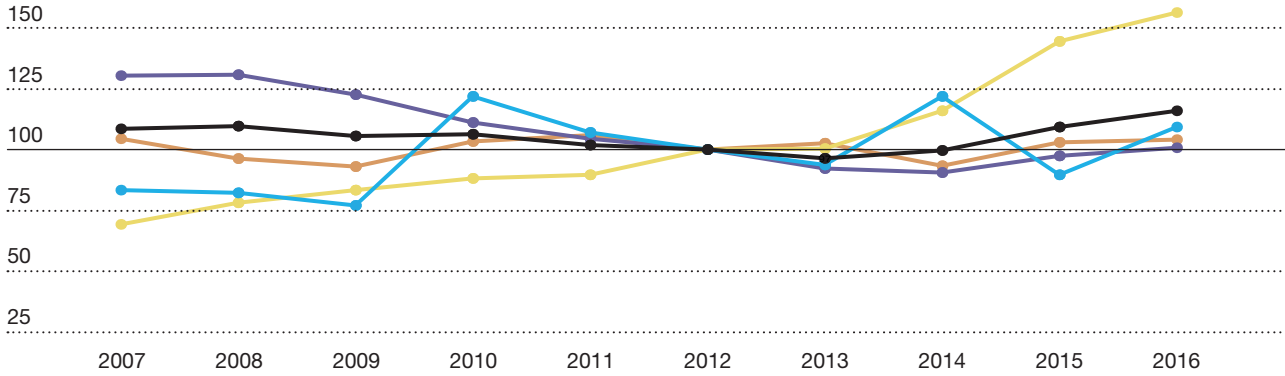


* Keine neuen Daten verfügbar. Details siehe Beilage zum Bericht.

15 Verkehrssicherheit

— Gesamtzahl verunfallter Personen — MIV — Fussverkehr — Veloverkehr — Tram/Bus¹

175 Indexpunkte (Basisjahr 2012)



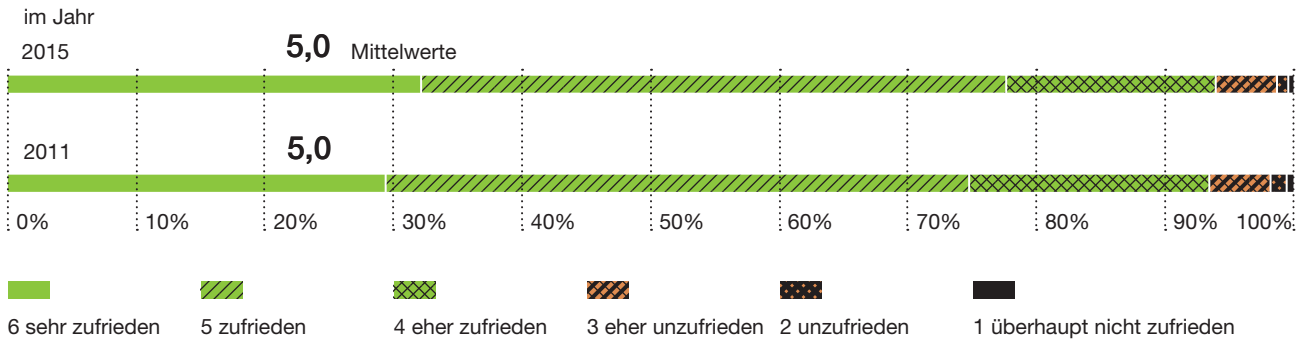
Verunfallte Personen 2016

| | |
|----------|------------------|
| Gesamt | 1445 |
| MIV | 640 |
| Fuss | 228 |
| Velo | 460 |
| Tram/Bus | 105 ¹ |

¹ Aufgrund der geringen absoluten Anzahl verunfallter Personen beim ÖV können zufällige Schwankungen in einzelnen Jahren zu extremen Indexwerten führen, die als einzelne Werte aber Zufälle bleiben und nicht als Trend interpretiert werden dürfen. Zudem wurden erst seit 2007 **alle** Unfälle mit Personenschaden der Polizei gemeldet.

Grundlage ist die Verkehrsunfallstatistik, siehe Beilage zum Bericht.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit*



* Keine neuen Daten verfügbar.

Grundlage sind die Bevölkerungsbefragungen von Stadtentwicklung Zürich, Details siehe Beilage zum Bericht.



Qualität des öffentlichen Raums steigern

Mit der zunehmenden Verdichtung der Stadt steigen auch die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum. Diesem wird – im Rahmen der Innenentwicklung als wichtiger Aufenthalts-, Begegnungs- und Verbindungsraum – zukünftig eine noch höhere Bedeutung zukommen. Neben dem Ausbau des Fuss-

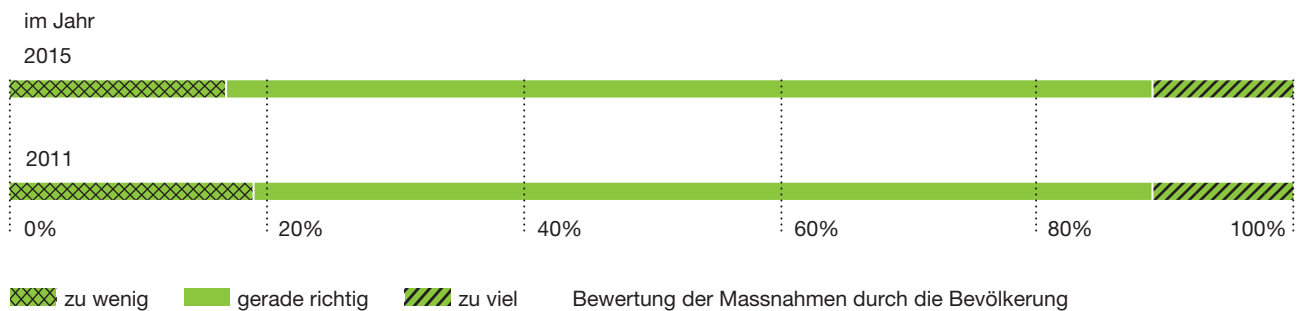
wegnetzes sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Aufwertung der Aufenthaltsqualität daher von besonderem Interesse. Deswegen sind neue Infrastrukturprojekte eine Chance, Akzente neu zu setzen und den aktuellen Nutzungsbedürfnissen gerecht zu werden.

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität

Grundsätzlich lässt sich aus den Befragungen der letzten Jahre mehrheitlich eine Zufriedenheit mit den Aktivitäten der Stadt feststellen. Für das Berichtsjahr liegen jedoch keine neuen Daten vor. Im Jahr 2015 waren knapp drei Viertel der Zürcher Bevölkerung mit den städtischen Aktivitäten zur Verbesserung der Stadtraumqualität zufrieden. Mit der Sanierung bestimmter Abschnitte des Strassennetzes wurde gleichzeitig auch eine gestalterische und aufenthaltsbezogene

Aufwertung des öffentlichen Raums erreicht. Elemente der Umgestaltung waren unter anderem die Schaffung grösserer Fussgängerflächen, verkehrsberuhigende Massnahmen, Entlastung vom ruhenden Verkehr, die Ergänzung des Stadtmobiliars oder die Begrünung der Strassenzüge. Das verbleibende Viertel der Befragten umfasste einerseits Personen, die mehr Aktivitäten der Stadt gutheissen würden, andererseits solche, nach deren Ansicht die Stadt bereits zu viel unternimmt.

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität*



* Keine neuen Daten verfügbar.

Grundlage sind die Bevölkerungsbefragungen von Stadtentwicklung Zürich, Details siehe Beilage zum Bericht.





Zusammenfassung Zielerreichung

Der prozentuale Anteil der Wege des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen auf Stadtgebiet (Modalsplit) hat sich, gemessen an den Zielvorgaben, erfreulich entwickelt. Nachdem sich dieser bereits zwischen 2005 und 2010 um sechs Prozentpunkte erhöht hatte, wuchs er innerhalb der folgenden fünf Jahre nochmals um fünf Prozentpunkte auf insgesamt 75 Prozent. Im Jahr 2015 wurden somit drei von vier Wegen auf Stadtgebiet mit dem ÖV, zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt. Insbesondere der ÖV und der Veloverkehr konnten Anteile zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dazugewinnen, dessen Anteil nun bei 25 Prozent liegt. Der Anteil des Fussverkehrs bleibt seit dem Jahr 2000 mit etwa einem Viertel stabil.

Dieser Trend wird durch Zählungen von Frequenzen und Passagieren bestätigt: So erbrachte der ÖV eine höhere Verkehrsleistung, und die Zählgeräte erfassten in den letzten Jahren mehr Velofahrten. Gleichzeitig wuchs die Bevölkerung zwischen 2012 und 2016 um etwa 5,5 Prozent (+21 700 Personen) und die Anzahl der Beschäftigten um 1,6 Prozent (+7200 Personen). So gibt es heute 416 000 Einwohnerinnen und Einwohner, 449 000 Beschäftigte und etwa 290 000 Pendlerinnen und Pendler. Trotz dieses Wachstums stagnierten im genannten Zeitraum die gezählten Fahrten beim MIV. Mit dem erwarteten Wachstum und der notwendigen Siedlungsverdichtung wird die stadtverträgliche Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs eine noch grössere Herausforderung.

Das Velo verzeichnet mit einem Plus von 27 Prozent ein überproportionales Wachstum. Die Frequenzen blieben auch 2016 auf hohem Niveau, obwohl die Tage mit schöner Witterung deutlich unter den Wert von 2015 fielen. Auch die Bevölkerungsbefragung im Jahr 2015 ergab, dass ein wachsender

Bevölkerungsanteil regelmässig in den Sattel steigt. Ungünstig ist hingegen die Entwicklung der Anzahl verunfallter Personen mit dem Velo: Im Vergleich zu den Frequenzen ist sie um etwa das Doppelte angestiegen (+56 Prozent).

Generell ist eine Zunahme an verunfallten Personen zu verzeichnen. Die Zahl der leicht, schwer oder gar tödlich verunfallten Personen in Zürich nahm gegenüber 2012 um 16 Prozent zu. Die meisten Verunfallten gibt es zwar immer noch im motorisierten Individualverkehr, die grösste Zunahme aber zeigte sich im Veloverkehr.

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

Die grössten Herausforderungen für «Stadtverkehr 2025» liegen beim Veloverkehr in der Umsetzung des Routennetzes sowie in der Verbesserung der Sicherheit, der Sicherstellung eines attraktiven und zuverlässigen ÖV-Angebotes sowie in der Strassenlärmsanierung und im Erreichen der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität. Die zukünftige Entwicklung der Stadt so zu gestalten, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs für die Bevölkerung und Umwelt weiter verringert werden, bleibt eine zentrale Aufgabe. Aufgrund der zahlreichen Ansprüche an den knappen Raum stellt die Entwicklung von Lösungen hohe Anforderungen, und nicht immer können alle Vorgaben erfüllt werden.

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

Erläuterung der Symbole

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

AKTIONSPLAN UND FORTSCHRITT 2016

Was planen und realisieren wir?

Strategische Planungen



VBZ-Netzentwicklungsstrategie

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



Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen

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



Masterplan und Bauprogramm Velo

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



Mobilitätsberatungen

Informieren und Unterstützen von Zielgruppen bei der Umsetzung von Massnahmen für eine stadtverträgliche Mobilität



Strassenlärmsanierung

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

Massnahmen

| | | | | |
|---|--|---|--------------------------------------|---|
| Tram Affoltern | Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden | Velostation Europaplatz (Süd) am Hauptbahnhof | Mobilitätsmassnahmen Stadtverwaltung | Überlandpark (Einhausung Schwamendingen) |
| Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zugänge S-Bahn-Station | Aufwertung Quartierzentrum Morgental | Veloroute Sihl-Limmat mit Veloquerung und -station unter dem HB | | Tempo 30 auf kommunalen Strassen |
| Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahnhof) | Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse | Veloroute Seebecken | | Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen |
| Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 | Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai) | Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse-Talstrasse | | Teststrecken lärmarme Beläge |
| Elektrifizierung Buslinie 80 | Ausbau Unterführungen Wollishofen | Veloverleih | | |
| Elektrifizierung Buslinie 69 | Aufwertung Seezugang Tiefenbrunnen (SBB-Unterführung) | «Fil bleu» Glattal | | |
| Verlängerung Buslinien 70/184/185 bis Bahnhof Wollishofen | | Sihlquerung Velo beim HB (Gessnerbrücke) | | |
| | | Sihlcity Velosteg | | |
| | | Velostation Stadelhofen | | |

➤ 2016 in den Betrieb übergegangene Massnahmen

★ 2016 neu hinzugekommene Massnahmen

Der Aktionsplan enthält Massnahmen, die einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung von «Stadtverkehr 2025» leisten. Sie sind in verschiedenen strategischen Planungen verankert und werden von der Stadt mit hoher Priorität weiterentwickelt. Eine detaillierte Beschreibung kann der «Beilage zum Bericht 2016» entnommen werden.



Parkraumplanung und -bewirtschaftung

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



Verkehrsmanagement

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



Aufwertung Bahnhöfe

Differenzierte Massnahmen zur besseren Zugänglichkeit verschiedener Stadtbahnhöfe



Gewerbe- und Güterverkehr

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

Tarifanpassung
weisse Parkplätze



Kompensation Parkplätze Blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze

Optimierungspaket für mehr Sicherheit an Knoten
Flüssiges Velofahren – Bevorzugung an ausgewählten Knoten

Busbeschleunigung Wehntalerstrasse



Kurzfristiges Optimierungspaket Bahnhöfe

Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten

Optimierung von Güterumschlagflächen

Förderung der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr



Massnahmen 2016

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «VBZ-Netzentwicklungsstrategie»

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist einerseits Treiber der Stadtentwicklung, andererseits Reaktion auf sie (zum Beispiel in Zürich-West). Als Reaktion auf die Entwicklung in Zürichs Norden soll ungefähr im Jahr 2023 das Tram Affoltern in Betrieb gehen. Die Machbarkeitsstudie dafür wurde im vergangenen Jahr abgeschlossen und der Bevölkerung vorgestellt. Zudem meldeten Stadt und Kanton das Projekt im Rahmen der Agglomerationsprogramme beim Bund zur Mitfinanzierung an. Der notwendige Bundesbeschluss wird in den nächsten Jahren erwartet.

Die Tramverbindung Hardbrücke ist ein wichtiger Ausbauschritt in der Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» der Verkehrsbetriebe Zürich. Sie quert als erste Stadtzürcher Tramlinie das Gleisfeld und schafft so eine attraktive Tangentialverbindung. Der Bau schreitet planmässig voran. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2017 vorgesehen.

Die Limmattalbahn wird die stark wachsenden Wohn- und Arbeitsplatzgebiete der Limmattaler Gemeinden erschliessen und mit Altstetten und seinem Bahnhof verknüpfen. Als erste Etappe wird die Verlängerung der Tramlinie 2 bis Schlieren umgesetzt. Die Planung dafür schreitet wie beabsichtigt vor-

ran. Die Buslinie 31 wird deshalb künftig an der Stadtgrenze enden. Um die Attraktivität dieser Buslinie zu steigern, soll eine Busspur in der Hohlstrasse für schnellere Reisezeiten und mehr Pünktlichkeit sorgen. Die Vorprojektierung wurde lanciert. Die Buslinie 31 soll zudem nach Witikon verlängert werden, um der Witikoner Bevölkerung eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt zu bieten. Das Auflageprojekt zur Verknüpfung der Linie 31 mit der Linie 34 nach Witikon im Bereich Hegibachplatz/Klusplatz wurde beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.

Mehr als 80 Prozent der Fahrgäste der Verkehrsbetriebe Zürich werden mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen befördert. Bereits in wenigen Jahren sollen auch die Fahrgäste der Buslinien 69 und 80 mit Trolleybussen unterwegs sein. Der Regierungsrat hat die dafür notwendigen Mittel in den Finanzplan aufgenommen. Neu in den Aktionsplan aufgenommen wurde die Verlängerung der Buslinien 70, 184 und 185 bis zum Bahnhof Wollishofen. Dadurch werden das Quartier Leimbach, einzelne Teilgebiete Wollishofens und die Entwicklungsgebiete Sunnau-Lebern am südlichen Stadtrand direkt an das S-Bahn-Netz angebunden.

Weitere Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Mit dem Fahrplan 2016 wurden die VBZ-Busangebote in Zürich-Nord und Zürich-West ausgebaut. In Zürich-Nord wurde die von Seebach kommende Buslinie 75 ab Bahnhof Oerlikon via Sternen Oerlikon nach Schwamendingen verlängert. Neu-Oerlikon hat damit die lange geforderte Direktverbindung ins Zentrum von Oerlikon erhalten. Entlang der Binzmühlestrasse wurde für die Linie 75 eine etwa 200 Meter lange Busspur errichtet, die eine hindernisfreie Durchfahrt sicherstellt.

In Affoltern wurde die Buslinie 62 bis zum Waidhof verlängert. Gegenüber der bisher dort verkehrenden Linie 37 konnten so ein dichteres Angebot und Direktverbindungen nach Oerlikon umgesetzt werden. Ausserdem wurden die Quartierbuslinien 29 und 40 an der Glaubtenstrasse zu einer durchgehenden Linie verknüpft.

In Zürich-West konnte mit der neuen Buslinie 83 eine für den Pendlerverkehr wichtige Verbindung in Betrieb genommen werden. Sie ersetzt die bisherigen Linien 71 und 95

und verkehrt auf der Route Milchbuck–Hardbrücke–Albisriederplatz–Bahnhof Altstetten. Einerseits wird so die Tangentialverbindung zwischen Milchbuck/Bucheggplatz und Albisriederplatz gestärkt, andererseits erhalten die Arbeitsplatzgebiete im Osten von Altstetten eine direkte Anbindung an den S-Bahnhof Hardbrücke.

Darüber hinaus wurde die Buslinie 67 bis zum Bahnhof Wiedikon verlängert, um Anschlüsse an die S-Bahn zu schaffen. Mit der Eröffnung der zweiten Etappe der Durchmesserlinie konnte das Angebot im S-Bahn- und im überregionalen Bahnverkehr erneut ausgebaut werden. Die Erreichbarkeit der Stadt Zürich mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat sich dadurch nochmals stark verbessert.



Hardplatz: Baustelle Tramverbindung Hardbrücke, Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Binzmühlestrasse: Busspur, Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Massnahmen 2016

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen»

Die öffentlichen Räume dienen nicht nur der Fortbewegung, sie sind auch Begegnungsorte. Das Programm zur Aufwertung der Quartierzentren verfolgt das Ziel, attraktive, fussgängerfreundliche Bereiche zu schaffen und so urbane Qualitäten zu verbessern. Im Zentrum von Wollishofen, im Morgental, sollen die Bereiche der Tram- und Bushaltestellen und die Vorbereiche der Läden und Restaurants aufgewertet werden. Das Strassenbauprojekt für die Albisstrasse mit einseitiger Kaphaltestelle stadtauswärts wurde nach §16 des Strassengesetzes öffentlich aufgelegt. Für die Aufwertung des Quartierzentrums Albisrieden wurden weitere Veranstaltungen im Quartier durchgeführt. Es wurde entschieden, die Variante mit beidseitiger Kaphaltestelle umzusetzen und dabei auf die Markierung von Fussgängerstreifen zu verzichten. Die Massnahme «Neugestaltung Riviera» wurde neu definiert, die Vorstudie ist im Gang.

Neben der Aufwertung von Stadträumen sind auch gute, attraktive Fuss- und Veloverbindungen wichtig. Das Konzept «Zugang zum See» definiert, wo Verbindungen aus den

Quartieren an den See verbessert werden sollen. Am linken Seeufer sind drei bestehende Unterführungen auszubauen. Jene beim Bahnhof Wollishofen verbindet einen Teil des Quartiers, den Bahnhof und die künftige Endhaltestelle der Buslinien 70, 184 und 185 mit dem See. Sie soll hindernisfrei ausgebaut und ansprechender gestaltet werden. Die beiden Unterführungen bei der Bachstrasse und dem Strandbadweg werden für eine konfliktfreie Abwicklung von Fuss- und Veloverkehr verbreitert und hindernisfrei ausgebaut. Für alle drei Vorhaben liegen die Vorprojekte bereit, die öffentlichen Planauflagen haben stattgefunden. Auf der rechten Seeseite wird in erster Linie die SBB-Unterführung beim Bahnhof Tiefenbrunn als Zugang zum See aufgewertet. Die Projektierungsarbeiten dazu wurden gestartet.

Weitere Massnahmen zur Aufwertung von Verbindungen und Stadträumen

Mit dem Ausbau des Bahnhofs Oerlikon wurde der angrenzende Stadtraum zusammenhängend und attraktiv gestaltet. Die Gestaltung des Max-Frisch-Platzes erfüllt die unterschiedlichen Bedürfnisse von ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Die gruppierten Bäume schaffen neue Räume und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Das Betondach der Bushaltestelle ist ein prägnantes Element für sich. Dazu kommen ein Trinkbrunnen und Sitzbänke zum Verweilen.

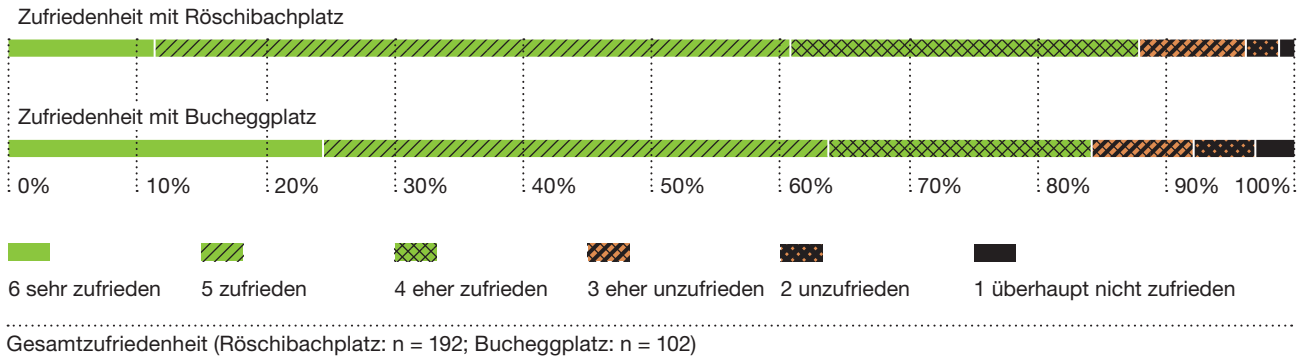
Im Zug kleinerer Aufwertungsmassnahmen in der Innenstadt haben zwei Altstadtplätze dank neuen Sitzelementen an Atmosphäre gewonnen. Am Hirschenplatz im Herzen des

Niederdorfs leiteten bis im Frühjahr 2016 Betonpoller den Lieferverkehr und schränkten die Aufenthaltsmöglichkeiten ein. Im Mai 2016 wurden die Betonpoller abgeräumt und durch sechs Sitzbänke ersetzt. Der kleine Platz am oberen Ende der Trittligasse, zwischen Winkelwiese und Frankengasse, war bis anhin durch eine Kette abgetrennt. An der oberen Platzkante, entlang der Frankengasse, wurden Veloposten erstellt. Ausserdem wurde der zentrale Trompetenbaum mit einer Rundbank ausgestattet. Der Raum zwischen den Altstadtfassaden wirkt nun grosszügiger und wird von der Anwohnerschaft gerne und oft genutzt.

Erhebung zu Qualität und Nutzung der öffentlichen Räume

Die seit 2007 jährlich durchgeführten Erhebungen zu Qualität und Nutzung der öffentlichen Räume in Zürich fokussierten im letzten Jahr auf die beiden Plätze Röschibachplatz und Bucheggplatz. Im Mittelpunkt standen Fragen nach Akzeptanz und Gefallen der neuen Gestaltung. Am Bucheggplatz interessierte im Speziellen die neue Wegverbindung zum Gemeinschaftszentrum. Beim Röschibachplatz standen die Bedeutung als Quartierplatz mit dem Wochenmarkt, die neue Verkehrssituation und die Infrastruktur im Mittelpunkt. Wie bei praktisch allen Erhebungen standen auch bei der 2016

durchgeführten zwei Themen im Vordergrund. Das Thema «Grün/Bäume/Vegetation» ist den Menschen in allen Stadträumen sehr wichtig. Entweder wird es als positiver Aspekt einer Umgestaltung hervorgehoben, oder der Mangel an Grün wird kritisiert. Das zweite wichtige Thema ist der Verkehr respektive Verkehrslärm. Dieser Aspekt wird über alle Befragungen hinweg am häufigsten kritisiert. Sowohl Bucheggplatz wie Röschibachplatz weisen eine hohe Gesamtzufriedenheit auf.



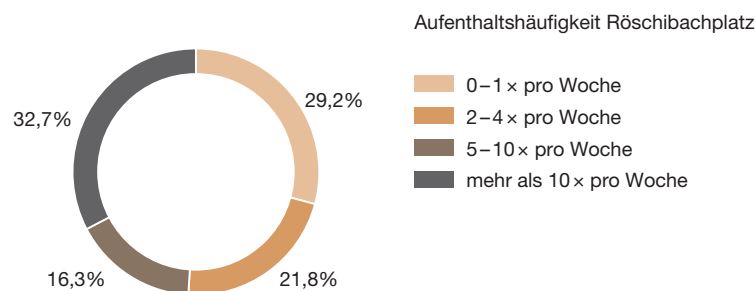
Aufwertung des Röschibachplatzes

Der Röschibachplatz wurde 2015 umgestaltet und ein Jahr später von der Zeitschrift «Hochparterre» mit einer bronzenen Hasen-Trophäe ausgezeichnet. Die Funktion des Röschibachplatzes als Quartierplatz widerspiegelt sich in der öffentlichen

Wahrnehmung des partizipativen Gestaltungsprozesses: Mehr als die Hälfte der lokalen Bevölkerung wusste von diesem Prozess, ein hoher Kenntnisgrad, der auch auf die Wichtigkeit des Platzes für das gesamte Quartier hinweist.



Röschibachplatz: Markttag (links) und Alltagsnutzung (rechts)



Aufwertung des Bucheggplatzes

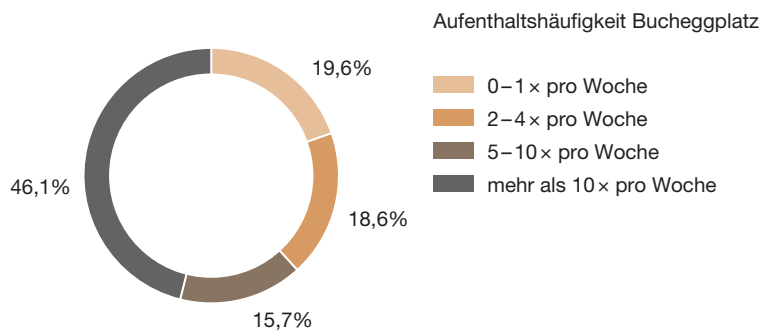
Auslöser der Aufwertungen am Bucheggplatz war der Wunsch der Quartierbewohnerinnen und -bewohner nach einer direkten und sicheren Fusswegverbindung zum rege genutzten Gemeinschaftszentrum Buchegg. Zusätzlich zur neuen Fusswegverbindung wurde durch eine Aufweitung des Weges eine kleine Platzfläche geschaffen, ausgestattet mit Sitzbänken und gesäumt mit Blumenrabatten.

Beim Bucheggplatz konnte mit wenigen Ressourcen ein hohes Mass an Zufriedenheit erreicht werden. Es handelt sich um einen typischen Umsteigeplatz des öffentlichen Verkehrs, der insbesondere in den Morgenstunden und am

frühen Abend stark frequentiert wird. Nur ein kleiner Teil der befragten Personen gab an, sich auf dem Platz länger aufzuhalten. Er wird als Umsteigeort wahrgenommen, und als solcher funktioniert er gut, auch aufgrund der zentralen Lage und guten Verkehrsanbindung. Neben der hohen Gesamtzufriedenheit äussern sich die befragten Personen auch mehrheitlich positiv zu den einzelnen Elementen der Neugestaltung. Die am häufigsten genannten Verbesserungsvorschläge waren mehr Farbe, Blumen und Bäume sowie längere Grünphasen für die Fussgängerinnen und Fussgänger bei den Lichtsignalen.



Bucheggplatz: neues Plätzchen mit Sitzgelegenheiten (links)
und neue ebenerdige Verbindung zum Gemeinschaftszentrum Buchegg (rechts)





Massnahmen 2016

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «Masterplan und Bauprogramm Velo»

Mit dem Masterplan Velo als strategischer Planung und dem Bauprogramm Velo als umsetzungsorientiertem Instrument soll die Anzahl Velofahrten verdoppelt werden. Erweiterungen oder Neubauten von Veloabstellanlagen sind wichtige Massnahmen bei der Veloförderung. Der Bau der Velostation Europaplatz schreitet planmässig voran. Sie soll noch in diesem Jahr eröffnet werden und 1750 sichere und gedeckte Abstellplätze bieten. Damit wird der steigenden Nachfrage nach Veloabstellmöglichkeiten rund um den Hauptbahnhof nachgekommen. Beim Bahnhof Stadelhofen soll in den nächsten Jahren ebenfalls eine Velostation gebaut werden. Die entsprechenden Planungen sind weiter fortgeschritten, und die gemeinsamen Absichten konnten mit der Grundeigentümerin konkretisiert werden. Bei der Planung der Velostation unter dem Hauptbahnhof (Stadtunnel) konnte die öffentliche Planauflage gemäss §13 des Strassengesetzes durchgeführt werden.

Auf der Veloroute Sihl-Limmat schafft der Stadtunnel eine schnelle und direkte neue Verbindung. Zur besseren Sihl-

querung südlich des Hauptbahnhofs wird die Verbreiterung der Gessnerbrücke geplant. Beim Sihlcity soll eine weitere Querung der Sihl für Velofahrerinnen und Velofahrer gebaut werden. Die erste Ideenfindung hat stattgefunden, und der nächste Projektierungsschritt wurde ausgelöst.

In Zukunft soll mit dem Velo auch komfortabel um das untere Seebecken gefahren werden können. Der Ausbau dieser Route verzögert sich jedoch weiterhin aufgrund verschiedener Projektanpassungen. Um direkt und zügig vom See zum Hauptbahnhof zu gelangen, wird oft die Route über die Talstrasse und die Löwenstrasse gewählt. Diese innenstadtquerende Veloroute soll verbessert werden. Auf einem Teil der Löwenstrasse wurde deshalb im Sommer 2016 eine separate Führung für die Velofahrerinnen und Velofahrer umgesetzt, und der Ausbau der restlichen Abschnitte steht an.

Die Stadt Zürich möchte seit einigen Jahren ein modernes Veloverleihsystem einrichten. Nach der Vergabe des Auftrags wurden Rechtsmittel ergriffen, weshalb die Umsetzung im Jahr 2016 blockiert war.

Weitere Massnahmen im Veloverkehr

Beim Bahnhof Oerlikon wurde die westliche Unterführung ausgebaut und als Veloverbindung geöffnet. Diese Quartierverbindung schliesst eine wichtige Lücke im Masterplan Velo und verbindet die Quartierteile beidseits des Bahnhofs. Es wurde eine Velostation mit direktem Zugang von der Unter-

führung aus errichtet. Sie bietet neben frei zugänglichen Abstellplätzen auch abschliessbare Plätze, die kostenpflichtig sind. Ebenso wurde in der östlichen Unterführung die Velostation Andreasstrasse eröffnet, die nach demselben Prinzip ausgebaut ist.



Bahnhof Oerlikon: Veloverbindung und -station in der Unterführung West, Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Massnahmen 2016

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «Mobilitätsberatungen»

Zwei Massnahmen zu «Mobilitätsberatungen» wurden bereits eingeführt. Einerseits das Angebot «Impuls Mobilität», welches seit 2016 eine umfassende und umsetzungsorientierte Beratung zu allen Verkehrs- und Mobilitätsfragen bietet. Es begleitet Unternehmen, Gewerbebetriebe, Bauherrschaften und Liegenschaftsverwaltungen von der Planung eines Bauvorhabens bis zum Betrieb. Andererseits wurde für Gymnasien und Berufsschulen das interaktive Lehrmittel MobXpert entwickelt. Die Jugendlichen erfassen während einer Woche ihre zurückgelegten Strecken und werten sie bezüglich Umweltwirkung und Kosten aus. Anschliessend vergleichen sie ihre Werte untereinander und erfahren, wie sie diese mit einer Verhaltensänderung beeinflussen können. Ein didaktischer Leitfaden bietet Lehrpersonen Unterstützung für den Einsatz im Unterricht.

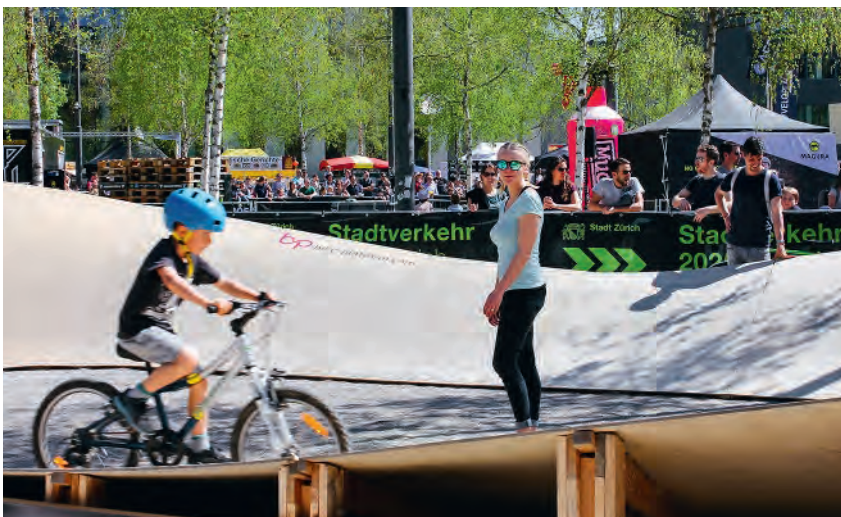
Neu in den Aktionsplan aufgenommen wurden Mobilitätsmassnahmen für die Stadtverwaltung. Als Grundlage

wurden Ende 2016 insgesamt 5000 städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ihrer beruflichen Mobilität befragt. Die Befragung umfasste im Wesentlichen die Nutzung von Verkehrsmitteln auf Arbeits- und Dienstreisen, Kenntnis und Gebrauch bestehender Mobilitätsangebote, aber auch allgemeine Fragen zum Velofahren in Zürich. Es zeigte sich, dass der Grossteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit öffentlichen Verkehrsmitteln (54 Prozent) und jede(r) Siebte mit dem Velo zur Arbeit fährt. Bei kurzen Distanzen unter fünf Kilometern erreicht das Velo sogar einen Anteil von einem Drittel, wogegen öffentliche Verkehrsmittel mit zunehmender Distanz immer höhere Anteile erreichen. Während ihrer Arbeit sind zwei von drei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dienstlich in der Stadt Zürich unterwegs. Dafür nutzen 77 Prozent öffentliche Verkehrsmittel. Jeder dritte Weg wird zu Fuss oder mit dem Auto bewältigt.

Weitere Massnahmen im Bereich der Mobilitätsberatung

Anfangs April 2017 fand das zweite Urban Bike Festival statt. Während drei Tagen standen in Zürich-West die Freude am Velo und die urbane Velokultur mit vielen Veranstaltungen und Ausstellern im Zentrum. Am städtischen Stand wurde die Kampagne «Generell freundlich» und «Stadtverkehr 2025» präsentiert. Zudem sorgte die Stadt dafür, dass an allen Zugängen genügend Veloabstellplätze zur Verfügung standen. Diese Dienstleistung bietet die Stadt auch an anderen Veranstaltungen an, wie zum Beispiel am Theaterspektakel, Allianz Cinema oder Röntgenplatzfest. Die Stadt berät die

Veranstalter auch bezüglich Anreise und informiert über die Angebote «Fuss- und Veloroutenplaner» oder «Mobilitätsstadtplan MAP». Seit der Aktualisierung des Internetstadtplans der Stadt Zürich wird für alle Routen des Fuss- und Veloroutenplaners ein Höhenprofil angezeigt. Eine standardisierte Kartenansicht «Mit dem Velo durch Zürich» zeigt viele Angebote der Stadt für Velofahrerinnen und Velofahrer, zum Beispiel die Velopumpstationen und -abstellplätze auf einen Blick (www.stadt-zuerich.ch/stadtplan).



Urban Bike Festival 2017,
Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Massnahmen 2016

Der Bund gibt den Strasseneigentümern mittels Gesetz und Verordnung vor, den Lärm bis 2018 zu sanieren. Der Lärm ist prioritär an der Quelle zu reduzieren. Sollte das nicht reichen, sind Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg erforderlich. Sind alle Massnahmen ausgeschöpft oder aber als unverhältnismässig zu bewerten, können ausnahmsweise Erleich-

terungen gewährt werden. Als Ersatzmassnahme sind bei erreichten Alarmwerten auf Kosten des Strasseneigentümers Schallschutzfenster einzubauen. Bei Belastungen zwischen Immissionsgrenzwerten und Alarmwerten können unter bestimmten Voraussetzungen Beiträge an Schallschutzfenster geleistet werden.

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «Strassenlärmsanierung»

Eine wirksame, dauerhafte und kostengünstige Massnahme an der Quelle ist die Senkung der gefährlichen Geschwindigkeit. Die Prüfung von Geschwindigkeitsreduktionen auf kommunalen und überkommunalen Strassen erfolgte bislang kreisweise. Mit der 2016 erfolgten öffentlichen Auflage der detaillierten Massnahmen in den letzten Stadtkreisen ist die Projektierung der Strassenlärmsanierungsprogramme bis auf Strassenzüge mit überlagerndem Nationalstrassenlärm und vereinzelte Restanzen abgeschlossen. Nach wie vor sind die Verkehrsanordnungen grösstenteils durch Rechtsmittelverfahren blockiert. Dies gilt auch für den Versuch mit Tempo 30 nachts an vier Hauptstrassenabschnitten.

Als weitere Massnahme an der Quelle testet die Stadt Zürich lärmarme Beläge. In den letzten Monaten wurden des-

halb sowohl an der Dreikönigsstrasse als auch an der Winterstrasse solche Beläge eingebaut. Zudem wurden mehr als zehn weitere Strassenabschnitte definiert, auf denen diese Beläge zum Einsatz kommen sollen. Die zu Testzwecken eingebauten Beläge werden periodisch hinsichtlich der lärmmindernden Wirkung und Lebensdauer überprüft.

Eine wichtige Lärmschutzmassnahme für die Stadt Zürich ist die Einhausung der Nationalstrasse in Schwamendingen. Das Plangenehmigungsverfahren wurde abgeschlossen und erlangte anfangs 2016 Rechtskraft. Basierend auf der Plangenehmigung wurden das Detailprojekt überarbeitet und die Ausschreibungsgrundlagen erarbeitet.

Weitere Massnahmen zur Strassenlärmsanierung

Die Frist für die Strassenlärmsanierung aller kommunalen und überkommunalen Strassen in der Stadt Zürich läuft am 31. März 2018 ab. Am 8. Februar 2017 hat der Stadtrat gebundene Ausgaben von 20 Mio. Franken für den Einbau von

Schallschutzfenstern bei Alarmwertüberschreitungen bewilligt. Die Kosten von 14 Mio. Franken an überkommunalen Strassen trägt der Kanton. Der vorgesehene Bundesbeitrag beträgt 4 Mio. Franken.



Einhausung Schwamendingen,
Foto: www.einhausung.ch



Massnahmen 2016

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «Parkraumplanung und -bewirtschaftung»

Im September 2016 hat die Stadtzürcher Stimmbevölkerung der Erhöhung der Tarife für weisse Strassenparkplätze in der Innenstadt, im Zentrum Oerlikon sowie in Zürich-West zugestimmt. Damit kosten diese Strassenparkplätze ähnlich viel wie Abstellplätze in Parkhäusern. Die Erhöhung soll unter anderem eine bessere Auslastung der Parkhäuser und weniger Suchverkehr mit sich bringen. Inzwischen wurden die Anpassungen vorgenommen.

Weitere Massnahmen zur Parkraumplanung und -bewirtschaftung

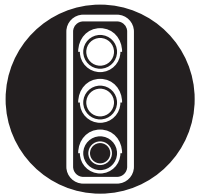
Die Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung (PPV) wurde mit ihrer vollständigen Inkraftsetzung am 12. September 2016 abgeschlossen. Damit ist auch der Umgang mit autoarmen Nutzungen geregelt. Ein Leitfaden dazu bietet

Zur Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze wurden weitere Pilotprojekte bearbeitet, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Im vergangenen Jahr wurde die Begegnungszone Juliastrasse signalisiert, wofür einige Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben wurden, die aufgrund umliegender privater Parkplätze kompensiert werden konnten.

Unterstützung für Bauherrschaften. Die neue PPV verlangt vorab für Wohnnutzungen weniger Parkplätze und regelt neu auch die Anzahl Abstellplätze für Velos und Motorräder.



Juliastrasse: Kompensation Parkplätze Blaue Zone, Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Massnahmen 2016

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «Verkehrsmanagement»

Das Stadtzürcher Verkehrsmanagement ist ein wichtiger Schlüssel, um die täglichen Verkehrsströme möglichst ohne Überlastung der Innenstadt abzuwickeln. Das System ist ausgeklügelt und funktioniert gut, ist jedoch weitgehend ausgereizt. Trotzdem wird versucht, den öffentlichen Verkehr (ÖV) noch konsequenter und gezielter zu priorisieren, die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Velofahrerinnen und Velofahrer noch weniger anhalten und warten zu lassen, indes auch die motorisierten Fahrzeuge mit möglichst wenig Stau abgewickelt werden sollen. Die Umsetzung findet an den lichtsignalgesteuerten Knoten statt. Dabei geht es einerseits um die Abwicklung in Abhängigkeit von Prioritäten und andererseits um sichere Betriebsabläufe.

Im Rahmen der Optimierung für mehr Sicherheit an Knoten wurden um die zwanzig Kreuzungsbereiche ermittelt, die in den letzten Jahren zu Konflikten zwischen Motorfahrzeugen und Fussgängerinnen und Fussgängern geführt haben.

Für diese Knoten wurden Massnahmen definiert, die ab 2017 laufend umgesetzt werden. Die ersten Verbesserungen wurden bei einem Knoten auf der Überlandstrasse vorgenommen.

Auch bei der Veloführung stellen Knotenbereiche oftmals die schwächste Stelle dar. Deshalb wurden einige Knoten definiert, wo Bevorzugungen für die Velofahrerinnen und Velofahrer geprüft werden. Die Prüfung wurde in der zweiten Jahreshälfte 2016 begonnen.

Als neue Massnahme wurde die Beschleunigung der Busse auf der Wehntalerstrasse in den Aktionsplan aufgenommen. Der sich oftmals stauende Verkehr auf dieser Einfallsachse verursacht einen instabilen Busbetrieb, was teilweise zu grossen Verspätungen oder gar Kursausfällen führt. Das Ziel ist, Busspuren auf den Knotenzufahrten einzurichten, damit der ÖV am übrigen Verkehr vorbeifahren kann. Die Projektierung startete im Jahr 2016.



Sihlstrasse/Gessnerallee: Veloampel, Foto: dr/eh



Massnahmen 2016

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «Zugänglichkeit Bahnhöfe»

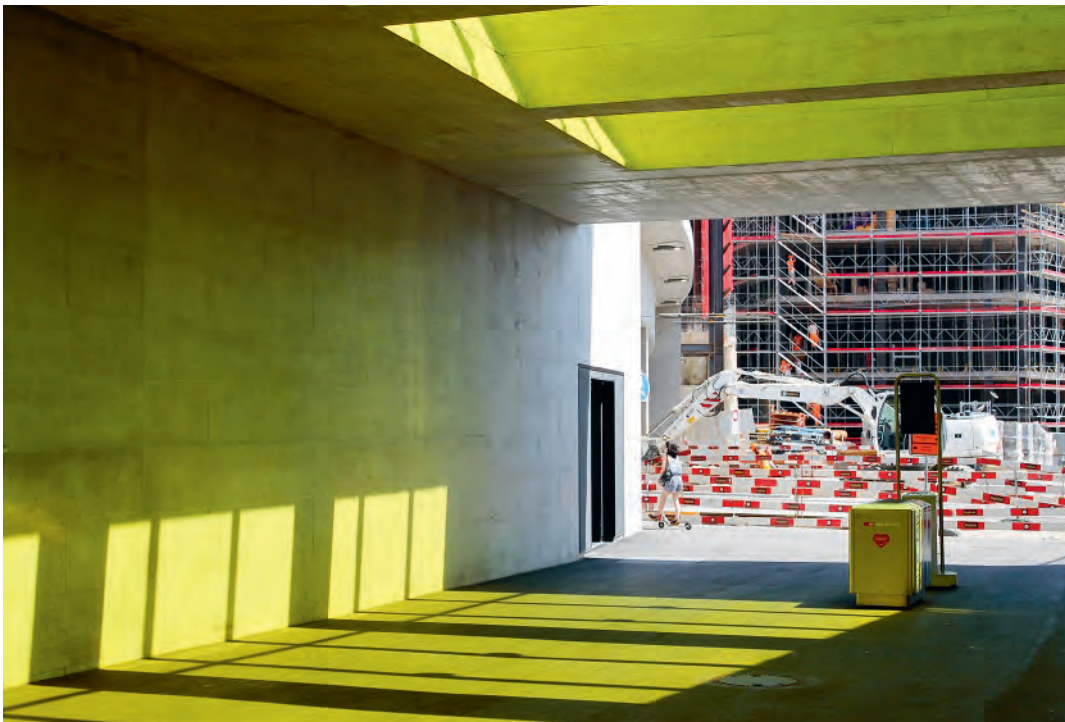
Bahnhöfe sind wichtige Drehscheiben im städtischen Verkehrsnetz für Bahnkunden, die auf Trams, Busse oder das Velo umsteigen oder zu Fuss weitergehen. Ausreichende Platzverhältnisse rund um die Bahnhöfe sind deshalb sehr wichtig. Die vorgesehenen Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit zu den innerstädtischen Bahnhöfen werden fortlaufend mit Drittprojekten koordiniert, geprüft und umgesetzt. So wurden 2016 zugunsten des Fussverkehrs die Gessnerallee und die Schützengasse als Zugang zur neuen Passage des Hauptbahnhofs umgestaltet und eine Begegnungszone eingerichtet.

Bis zur Inbetriebnahme einer definitiven Velostation am Bahnhof Stadelhofen werden in einem Provisorium etwa 100

zusätzliche respektive insgesamt gut 200 Veloabstellplätze angeboten. Für die kleineren und peripheren Bahnhöfe einschliesslich der SZU-Haltestellen ist eine Situationsanalyse durchgeführt worden. Dabei wurden die Mängel in Bezug auf die Zugänglichkeit identifiziert. Auf deren Grundlage ist ein Massnahmenkonzept erarbeitet worden. Für die Verbreiterung der westseitigen Unterführung beim Bahnhof Altstetten wird eine Vorstudie durchgeführt. Das Projekt sieht vor, grosszügige Flächen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und eine unterirdische Velostation mit direkter Anbindung an die Personenunterführung zu integrieren.

Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Bahnhöfe

Die neue Quartierverbindung beim ausgebauten Bahnhof Oerlikon verknüpft Alt- und Neu-Oerlikon. Gleichzeitig erhält das Quartier Leutschenbach mit der Anbindung Ost einen direkten Zugang zum Bahnhof.



Bahnhof Oerlikon: Zugang Andreasstrasse, Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Massnahmen 2016

Fortschritte der Aktionsplan-Massnahmen zu «Gewerbe- und Güterverkehr»

Die Stadt Zürich will den Lieferverkehr effizient, störungsfrei und umweltschonend abwickeln. Die Anliegen der Gewerbetreibenden in Bezug auf den Güterumschlag sollen dabei berücksichtigt werden. Um den Handlungsbedarf zu konkretisieren, wurde im Spätsommer 2016 exemplarisch an sieben stark frequentierten Orten auf öffentlichem Grund das tatsächliche Geschehen mit Videoaufnahmen erfasst und anschliessend analysiert. Dabei zeigte sich, dass das Nebeneinander der Nutzungen (zum Beispiel Liefer- und Fussverkehr) und die Verkehrssicherheit an kritischen Orten verbessert werden können, das Verbot der privaten Parkierung auf Güterumschlagflächen wirkungsvoller durchzusetzen ist und die Anzahl und Lage der Güterumschlagflächen entsprechend dem Bedarf des Gewerbes überprüft werden müssen.

E-Fahrzeuge im Taxi- und Gewerbeverkehr benötigen vor allem am Wohnort der Chauffeurin oder des Chauffeurs bzw. beim Unternehmen eine Ladeinfrastruktur auf privatem Grund. Wegen der verhältnismässig langen Aufenthaltszeiten kann es sich dabei um konventionelle Ladestationen handeln. Ergänzend dazu können öffentlich zugängliche (Schnell-) Ladeinfrastrukturen den Bedarf für E-Fahrzeuge im Taxi- und Gewerbeverkehr sowie für private Fahrzeuge decken.



Falkenstrasse: verbesserter Güterumschlag, Foto: Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr




Elektromobilität: Stossrichtungen

Im Bericht 2014 zu «Stadtverkehr 2025» wurde aufgezeigt, in welchen Bereichen die Stadt die Elektromobilität schwerpunktmässig fördert. Der aktuelle Bericht «Querschnittsthema Elektromobilität», der im Zusammenhang mit dem Postulat betreffend Hybridfahrzeugen und Netzinfrastruktur entstanden ist (GR Nr. 2011/27), enthält eine Übersicht über die aktuelle Situation und die Rahmenbedingungen und Entwicklungsperspektiven der Elektromobilität. Zudem zeigt er mit Fokus auf die Infrastruktur auf, welche Rolle die Stadt wahrnimmt:

- Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist die Elektromobilität weit fortgeschritten. Die VBZ befördern bereits heute über 80 Prozent ihrer Fahrgäste mit elektrischer Energie. Gegenwärtig finden Tests mit einem elektrisch angetriebenen Quartierbus sowie dem Versuchsfahrzeug «SwissTrolley plus» statt, einem Hochleistungstrolleybus, der längere Strecken im Batteriemodus befahren kann. Mit der im Jahr 2016 vorgestellten Strategie «eBus VBZ» wird das Vorgehen zur vollständigen Umstellung des Fuhrparks auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge aufgezeigt. Prioritäre Massnahme ist die Umstellung der Buslinien 69 und 80 auf Trolleybusbetrieb; diese Massnahme ist auch Bestandteil des Aktionsplanes Stadtverkehr 2025.
- Im Bereich der Ladestationen macht es sich die Stadt zur Aufgabe, ein Netz von Schnellladestationen aufzubauen. Diese sollen sich ausserhalb des Strassenraums befinden, aber öffentlich zugänglich sein. Damit ist für die Nutzerinnen und Nutzer von Elektromobilen auf Stadtgebiet gewährleistet, dass sie ihr Fahrzeug bei Bedarf jederzeit in der Nähe aufladen können. Grundsätzlich wird aber davon ausgegangen, dass sich die Ladeinfrastruktur am Wohnort bzw. am Arbeitsort befindet. ewz und Energie 360° betreiben bereits Schnellladestationen und planen weitere. Ziel ist, dass in der Stadt etwa zehn Standorte zur Verfügung stehen.
- Die aktualisierte Fahrzeugpolitik der Stadt sieht neu vor, dass grundsätzlich Personenwagen mit Alternativantrieb beschafft werden sollen. Deren Anteil soll bis 2020 auf 30 Prozent steigen – 2016 lag der Anteil bei gut 15 Prozent.



«SwissTrolley plus», Foto: Verkehrsbetriebe Zürich



Verkehrssicherheit: Zürich muss vorwärtsmachen!

«Stadtverkehr 2025» soll mehr Menschen motivieren, sich zu Fuss, mit dem Velo und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen. Die Stadt steht in der Verantwortung, damit dies bequem und vor allem sicher möglich ist. Während es aus vielen Bereichen zu «Stadtverkehr 2025» Positives zu berichten gibt, ist dies bei der Verkehrssicherheit nicht der Fall. Im Jahr 2016 verletzten sich 96 Velofahrerinnen oder Velofahrer schwer, zwei verloren bei einem Unfall mit dem Velo ihr Leben. 55 Menschen, die zu Fuss unterwegs waren, wurden schwer verletzt, und drei verunfallten tödlich. Jeder einzelne Unfall mit Schwerverletzten oder sogar Toten bedeutet viel Schmerz und Leid.

Unfälle sind stets Folge von unglücklichen Umständen und Fehlverhalten. Im Wissen darum, dass Fehler passieren, brauchen wir eine «Fehler verzeihende» Verkehrsinfrastruktur. Ebenso entscheidend ist aber das Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden: Ein Verkehrsklima, das von gegenseitiger Rücksichtnahme und Respekt geprägt ist, reduziert das Unfallrisiko entscheidend. Mit der Kampagne «generell freundlich» – getragen von der Stadt und allen Verkehrsverbänden – wird die Sensibilisierung dafür gefördert. Als drittes Element zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist auch das Durchsetzen der Verkehrsregeln wichtig. Es stellt keine Schikane dar, wenn die Missachtung der Verkehrsregeln geahndet wird, vielmehr sollen auch damit Unfälle vermieden werden.

Die Unfallzahlen des Jahres 2016 zeigen deutlich, dass Zürich bei der Verkehrssicherheit vorwärtsmachen muss. Besonders beim Veloverkehr sind weitere Anstrengungen nötig.

FAZIT UND AUSBLICK

Fazit

Dem Ziel, den prozentualen Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, ist Zürich ein gutes Stück nähergekommen. Zwischen 2010 und 2015 konnte der Anteil der Wege dieser drei Verkehrsmittel auf Stadtgebiet um fünf Punkte auf 75 Prozent erhöht werden. Somit wurde die Hälfte der Zielvorgabe aus der Übergangsbestimmung der Gemeindeordnung (GO Art. 124) in den ersten fünf Jahren erreicht. ÖV und Veloverkehr konnten Anteile dazugewinnen, und zwar zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dessen Anteil nun noch bei 25 Prozent liegt. Der Anteil des Fussverkehrs bleibt seit dem Jahr 2000 bei gut einem Viertel stabil.

Auch die Entwicklung der Verkehrsmengen zeigt in die richtige Richtung. An den Zählstellen blieben die Fahrten des MIV auf Stadtgebiet seit 2012 praktisch unverändert, obwohl die Stadtbevölkerung im selben Zeitraum um 21 700 Personen auf etwa 416 000 Personen (plus 5,5 Prozent) wuchs. Ebenfalls stieg die Anzahl der Beschäftigten um 7 200 Per-

sonen auf etwa 449 000 (plus 1,6 Prozent). Dieses Wachstum konnte in erster Linie vom ÖV sowie vom Veloverkehr aufgenommen werden; beide Verkehrsmittel verzeichnen steigende Frequenzen.

Unerfreulich ist hingegen die Zahl der verunfallten Personen, welche gegenüber 2012 um 16 Prozent zunahm. Die meisten Verunfallten gab es im motorisierten Individualverkehr, die grösste Zunahme hingegen im Veloverkehr.

Wichtige Projekte konnten in Betrieb genommen werden, zum Beispiel der erweiterte Bahnhof Oerlikon mit einer neuen Quartierverbindung und Velostationen sowie der neu gestaltete Max-Frisch-Platz. Andere schreiten gut voran, so etwa die Tramverbindung über die Hardbrücke oder die Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren. Allerdings gibt es auch Verzögerungen, wie beispielsweise bei der Umsetzung der Strassenlärmсанierung durch Temporeduktionen oder bei der Realisierung wichtiger Velorouten.

Ausblick

Trotz der erfreulichen Entwicklung des Modalsplits bleibt es ambitioniert, eine weitere Anteilsverschiebung zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs innerhalb der vorgegebenen kurzen Zeitspanne zu erreichen. Dies, weil der Anteil mit 75 Prozent bereits auf einem hohen Niveau liegt.

In Anbetracht der Zunahme an Bevölkerung und Arbeitsplätzen in der Stadt akzentuieren sich die Herausforderungen, die gesteckten Ziele zu erreichen. Namentlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit mittels baulicher und verkehrsorganisatorischer Massnahmen sowie der Schutz vor Strassenlärm ist kritisch. Aber auch die Weiterentwicklung eines attraktiven und zuverlässigen ÖV-Angebotes, das Realisieren geplanter Velorouten und das Sichern einer guten Erschliessungsqualität für den Gewerbe- und Güterverkehr sind ambitionöse Aufgaben.

In Anbetracht der rasch fortschreitenden Digitalisierung, neuer Mobilitätsdienstleistungen, absehbarer Innovationen – wie beispielsweise dem automatisierten Fahren – und gesellschaftlicher Trends sind diverse Zukunftsszenarien für den städtischen Verkehr denkbar. Dies stellt die Stadt vor neue Herausforderungen und Aufgaben, die über das Jahr 2025 hinausreichen.

Massnahmen des Aktionsplans

«Stadtverkehr 2025», Stand 2016

| | |
|----|---|
| 1 | Tramverbindung Affoltern Birchstrasse: 16 000 Reisende/Tag (nur Tram) |
| 2 | Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zugänge S-Bahn-Station Bahnhof Hardbrücke: 16 000 Reisende/Tag |
| 3 | Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahn) Grimselstrasse: 20 000 Reisende/Tag |
| 4 | Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Eigentrossierung Kanonengasse: 16 000 Reisende/Tag |
| 5 | Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Verlängerung nach Witikon Kapfstrasse: 11 000 Reisende/Tag |
| 6 | Elektrifizierung Buslinie 80 mehr Kapazität, weniger CO ₂ , Rautstrasse: 9 000 Reisende/Tag, Lärchenhalde: 12 000 Reisende/Tag |
| 7 | Elektrifizierung Buslinie 69 mehr Kapazität, weniger CO ₂ , Weihersteig: 9 000 Reisende/Tag |
| 8 | Verlängerung Buslinien 70/184/185 bis Bahnhof Wollishofen Bahnhof Wollishofen: 1 500 Reisende/Tag |
| 9 | Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit |
| 10 | Aufwertung Quartierzentrum Morgental Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit |
| 11 | Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse mehr Attraktivität für Fussverkehr an zentraler Lage |
| 12 | Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai) mehr Platz für Fussverkehr und eigene Fahrspur für den Veloverkehr |
| 13 | Ausbau Unterführungen Wollishofen bequem und sicher zu Fuss direkt an den See |
| 14 | Aufwertung Seezugang Tiefenbrunnen (SBB-Unterführung) bequem und sicher zu Fuss direkt an den See |
| 15 | Velostation Europaplatz (Süd) am Hauptbahnhof neue Abstellanlage mit 1 750 Plätzen |
| 16 | Veloverkehr und -station unter dem HB Lückenschluss mit 1 100 Abstellplätzen |
| 17 | Veloroute Sihl-Limmat sichere, stadtquerende Verbindung |
| 18 | Veloroute Seebecken durchgehender Veloweg von der Roten Fabrik bis zum Seefeldquai |
| 19 | Veloroute Löwenstrasse/Talstrasse durchgehende und sichere Innenstadtquerung |
| 20 | «Fil bleu» Glattal Eine neue Velo- und Fussverkehrsachse entlang der Glatt verbindet die Gemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Zürich |
| 21 | Sihlquerung Velo beim HB (Gessnerbrücke) direkte, komfortable Verbindung zwischen City und Stadttunnel |
| 22 | Sihlcity Velosteg direkte, komfortable Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Enge-Quartier |
| 23 | Velostation Stadelhofen zusätzlich etwa 1 000 Abstellplätze |
| 24 | Überlandpark (Einhausung Schwamendingen) ca. 5 000 Personen profitieren von der Lärmsanierung |
| 25 | Busbeschleunigung Wehntalerstrasse Glaubtenstrasse 16 500 Reisende/Tag (Buslinien 32/61/62) |
| 26 | Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten Kapazitätserhöhung für Umsteigende |

Dargestellt sind nur die Massnahmen des Aktionsplans, die sich örtlich zuweisen lassen. Eine Übersicht aller Massnahmen befindet sich auf den Seiten 28/29.



-  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

