



Stadtverkehr 2025

Bericht 2022

Inhalt

Vorwort	3
Im Fokus	4
Zielerreichung	8
Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	8
Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern	11
Kapazität für den MIV nicht erhöhen	17
2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	19
Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	20
Qualität des öffentlichen Raums steigern	25
Fazit Zielerreichung	26
Aktionsplan und Fortschritt 2022	28
Fazit und Ausblick	38

«Stadtverkehr 2025» online

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

Vorwort

zum elften Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte*r Leser*in

Dies ist der letzte Bericht «Stadtverkehr 2025», der in dieser Form erscheint. Künftig finden Sie die Daten und Indikatoren zu Massnahmen, Verkehr und Mobilität stets aktuell im städtischen Internetauftritt (mehr dazu unter «Fazit und Ausblick» am Ende dieses Berichts). Eigentlich hätte ich Ihnen in diesem letzten Bericht gerne die freudige Mitteilung gemacht, dass die Stadt Zürich das in der Gemeindeordnung verankerte Ziel erreicht hat, den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fuss- und den Veloverkehr innert zehn Jahren um zehn Prozentpunkte zu steigern. Vielleicht haben wir dieses hochgesteckte Ziel sogar wirklich erreicht – nur wissen wir es leider nicht. Denn die Coronapandemie hat uns bei der Datenerhebung einen Strich durch die Rechnung gemacht. 2020 hätte der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) erhoben werden sollen, der für den Nachweis unserer Zielerreichung massgeblich gewesen wäre. Hätte ... Denn wie Sie wissen, war nach der Ausrufung des ersten Lockdowns durch den Bundesrat am 16. März 2020 nichts mehr wie vorher. Die Menschen blieben zu Hause, die Mobilität brach ein. Am stärksten vom Rückgang der Fahrgastzahlen betroffen war der ÖV, weil viele Menschen Angst hatten, sich dort mit Corona anzustecken. Die Rückgänge beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und beim Fussverkehr waren deutlich geringer, weil dort kaum Ansteckungsgefahr herrschte. Als einziges Verkehrsmittel während Corona zulegen konnte das Velo – es profitierte von der geringen Ansteckungsgefahr, vom Homeoffice und von der schönen Witterung.

Diese pandemiebedingten Veränderungen im Mobilitätsverhalten führten dazu, dass die Erhebung des MZMV 2020 abgebrochen wurde, denn die Ergebnisse hätten keine Aussagekraft gehabt. Stattdessen wurde die Erhebung auf 2021 verschoben. Leider beeinflusste Corona damals das Mobilitätsverhalten immer noch stark, sodass die Resultate des MZMV 2021 für die Beurteilung der Zielerreichung leider unbrauchbar sind (ausführliche Informationen dazu finden Sie im folgenden Kapitel «Im Fokus»).

So stehen wir nach elf Jahren «Stadtverkehr 2025» da und verfügen über keine repräsentative Datengrundlage des MZMV, die belegt, was wir bezüglich Verkehrsverlagerung erreicht haben.

Dennoch sind wir überzeugt, auf dem richtigen Weg zu sein. Schon vor der coronabedingten Datenlücke zeigten die Indikatoren grundsätzlich in die gewünschte Richtung: Jedes Jahr nahm der Anteil des MIV an den zurückgelegten Wegen auf Stadtgebiet um rund einen Prozentpunkt ab. Corona könnte diesen Trend sogar noch verstärkt haben, denn die Velonutzung hat während Corona deutlich zugenommen (mit Ausnahme der Schlechtwetterperiode 2021) und ist 2022 sogar auf ein neues Allzeithoch gestiegen. Diesen Aufschwung hoffen wir mitzunehmen und sogar noch zu verstärken durch die neuen Velovorzugsrouten. Die erste dieser Routen von Altstetten in den Kreis 4 haben wir rechtzeitig zum Frühlingsbeginn 2023 eingeweiht. Weitere

folgen nun sukzessive. Im Endausbau wird das Veloroutennetz über 130 Kilometer umfassen, wobei mindestens 50 Kilometer davon im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt werden. Mit diesen Routen wollen wir das Velofahren in der Stadt für alle sicher und komfortabel machen.

In den kommenden Jahren wird sich das Gesicht der Stadt Zürich stark verändern. Die Grundlagen dafür bilden der «Kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen» sowie der revidierte «Kommunale Richtplan Verkehr». Die beiden letztgenannten Planungswerkzeuge wurden im vergangenen Jahr rechtskräftig und behördenverbindlich. Sie ermöglichen es uns, die Umnutzung des öffentlichen Raums von Parkplätzen hin zu Fussgänger-, Velo-, Grün- und Aufenthaltsbereichen an die Hand zu nehmen und entsprechend unseren Strategien und Fachplanungen voranzutreiben. Für eine lebenswerte und klimaneutrale Stadt wollen und müssen wir das mit aller Entschiedenheit tun.

Stadträtin Simone Brander
Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement



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

Im Fokus

Modalsplit-Bilanz in Zeiten der Pandemie

Ausgangspunkt: Modalsplit-Ziel der Städteinitiative

Die Strategie «Stadtverkehr 2025» basiert auf der «Städteinitiative», die 2011 von den Stimmberechtigten angenommen wurde. Die Initiative forderte einen besseren Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs, eine Förderung und Anteilserhöhung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sowie einen Verzicht auf die Erweiterung der Strassenkapazitäten für den Autoverkehr auf Stadtgebiet. Wie vom Initiativtext vorgesehen, wurde im Jahr 2012 das Umsetzungsziel in der Gemeindeordnung (Art. 154 Abs. 1) verankert, den Modalsplit, das heisst den prozentualen Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet, innerhalb von zehn Jahren um mindestens zehn Prozentpunkte zu erhöhen. Massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs.

Datengrundlage Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Zur Beurteilung der Zielerreichung wurde ein Vergleich der Daten 2010 und 2020 des alle fünf Jahre von den Bundesämtern für Statistik und Raumentwicklung durchgeführten Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) vorgesehen. In dieser repräsentativen Datenerhebung werden über ein Jahr verteilt schweizweit über 55 000 Personen detailliert zu ihrem Mobilitätsverhalten am Vortag befragt. Während der Telefoninterviews werden Quell- und Zieladressen, genaue Routen sowie verwendete Verkehrsmittel aller Wege erfasst, die an diesem Tag von den Befragten absolviert wurden. Der resultierende, in seiner Art einzigartige Datensatz ermöglicht gebietsbasierte Auswertungen wie die Berechnung des Modalsplits, in diesem Fall definiert als prozentuale Anteile der Hauptverkehrsmittel aller Wege mit Quell- und/oder Zieladressen in Zürich.

Der Zielvorgabe entsprechende Entwicklung bis 2019

Das in Art. 154 Abs. 1 der Gemeindeordnung vorgegebene Verlagerungsziel wurde gemäss dem MZMV 2015 in der ersten Hälfte der Laufzeit 2010 bis 2015 zur Hälfte erreicht. Das heisst, in diesen fünf Jahren erhöhte sich der Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen um fünf Prozentpunkte, von 70 auf 75 Prozent. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sank entsprechend von 30 auf 25 Prozent. Andere Datenquellen wie die in den Indikatoren 1 und 9 von «Stadtverkehr 2025» abgebildeten jährlichen Verkehrs- und Passagierzählungen oder die Pendlerstatistik des Bundes weisen darauf hin, dass auch die Entwicklung 2016 bis 2019 dem Zielpfad entsprach und eine Erreichung der Zielvorgabe im Jahr 2020 denkbar gewesen wäre.

Indikator 1: Städtische Verkehrsentwicklung

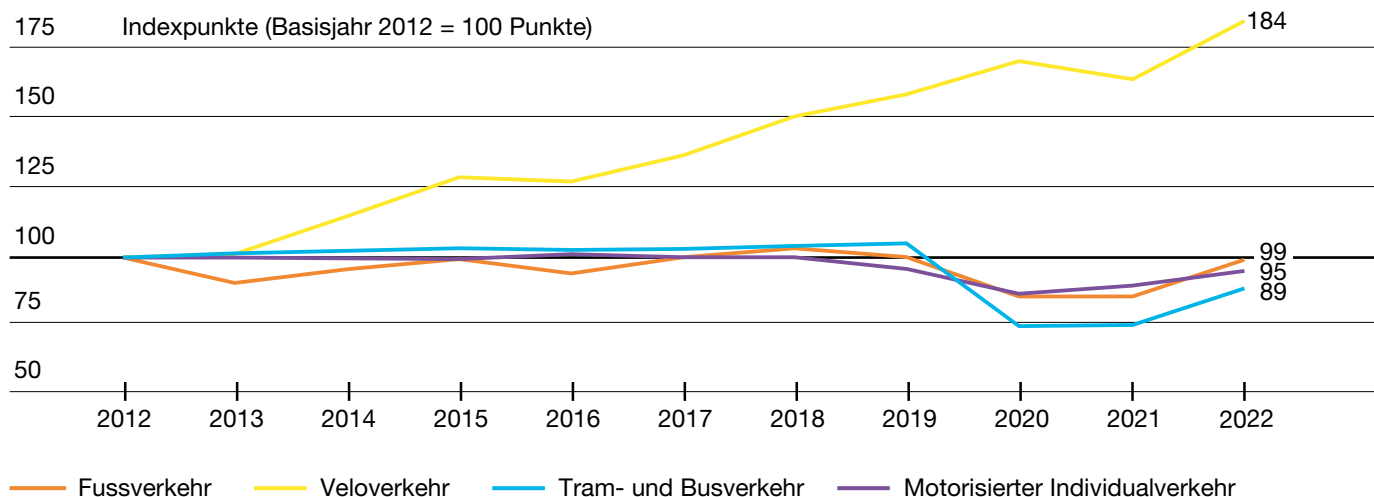


Abbildung: Mittlere Tagesaufkommen an automatischen Zählstellen (MIV, Fuss- und Veloverkehr), jährliche Verkehrsleistung mit Trams und Bussen auf Stadtgebiet.

Indikator 9: Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze

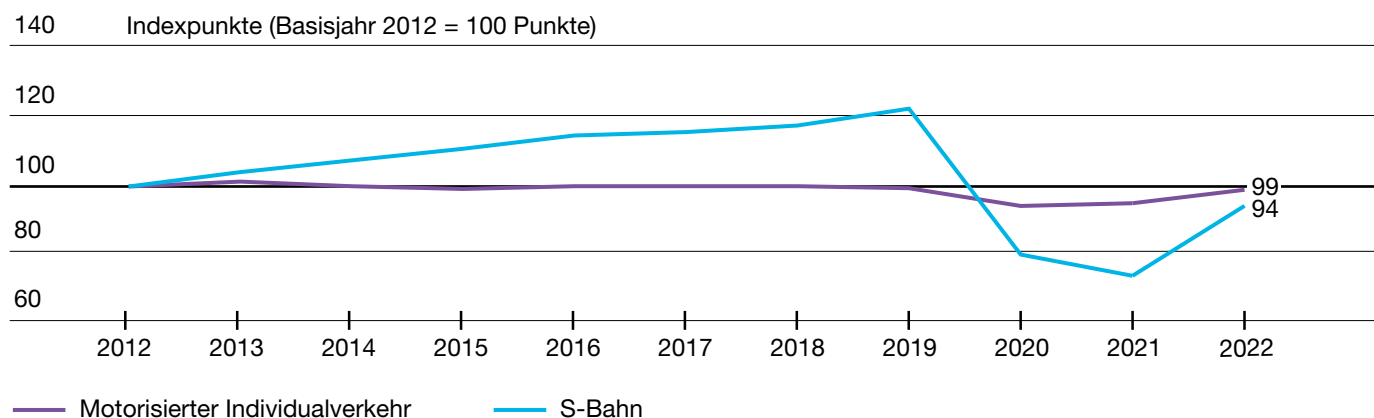


Abbildung: Mittleres Werktagsaufkommen an den automatischen MIV-Zählstellen sowie von S-Bahn-Passagier*innen an den Stadtgrenzen.

Verschiebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2020 aufgrund der Coronapandemie

Die Anfang des Jahres angelaufene MZMV-Datenerhebung wurde im März 2020 aufgrund der Coronapandemie abgebrochen, weil der am 16. März 2020 vom Bundesrat verfügte erste Lockdown die Mobilität der Schweizer Bevölkerung drastisch einschränkte. Im Mai 2020 beschlossen die federführenden Bundesämter, die Datenerhebung stattdessen im Jahr 2021 durchzuführen. Wie wir heute wissen, war das im MZMV 2021 erhobene Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung allerdings ebenfalls noch vollauf von der Pandemie geprägt. Der Datensatz des MZMV 2021 steht seit Februar 2023 für Auswertungen auf kantonaler, regionaler und teils kommunaler Ebene zur Verfügung.

Gemäss juristischer Einschätzung entspricht es angesichts der veränderten Ausgangslage und mangels einer alternativen, vergleichbaren Datenquelle Sinn und Zweck von Art. 154 Abs. 1 GO, dass für die Bilanzierung des Modalsplit-Ziels auf den MZMV 2021 abgestellt und dementsprechend eine Bilanz zum elfjährigen Zeitraum von 2010 bis 2021 vorgelegt wird.

Auswirkungen der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten

Die in den Indikatoren 1 und 9 von «Stadtverkehr 2025» abgebildeten jährlichen Verkehrs- und Passagierzählungen zeigen, dass das Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Zürich in den beiden Jahren 2020 und 2021, in denen es lange Phasen pandemiebedingter Betriebsschliessungen von Gastronomie, Einzelhandel, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Homeoffice-Empfehlungen respektive -Pflichten gab, deutlich zurückgegangen ist. Dabei hat die ÖV-Nutzung massiv stärker abgenommen als der MIV. Das einzige Verkehrsmittel, welches auch im Jahr 2020 auf dem Stadtgebiet einen Zuwachs im absoluten Aufkommen verzeichnete, war das Velo. Die ausserordentlich langen Schlechtwetterphasen im Bilanzierungsjahr 2021 haben diesen Boom aber wieder abgeschwächt, die Velofrequenzen gingen gegenüber 2020 deutlich zurück. Eine pandemiebedingte Zunahme von Fusswegen insbesondere im Wohnumfeld kann angenommen, jedoch mit den vorwiegend innerstädtisch gelegenen Fussgängerzählgeräten der Stadt Zürich im Gegensatz zum MZMV nicht nachgewiesen werden. Zusammengefasst gab es in den beiden Pandemie Jahren 2020 und 2021 also eine gewisse Verschiebung vom ÖV hin zu den bezüglich Ansteckungsgefahr als sicherer wahrgenommenen Individualverkehrsmitteln Fuss, Velo und Auto. Hauptsächlich fiel aber Verkehr einfach weg, weil viele Menschen vermehrt zu Hause blieben. In Zentren wie der Stadt Zürich akzentuierte sich dies besonders, weil Auswärtige weniger Anlass hatten, für Arbeits-, Ausbildungs- oder Freizeitaktivitäten dorthin zu fahren.

Der pandemiebedingte Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens zeigt sich auch in der Anzahl der im MZMV erfassten Wege, die als Grundlage für die Modalsplit-Auswertung dienen. Bei gleicher Stichprobengrösse (das heisst, dass im Gegensatz zu den Vor-Ort-Zählungen in den Indikatoren 1 und 9 das zwischenzeitliche Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht sichtbar wird) absolvierten alle landesweit befragten Personen im Jahr 2015 insgesamt 8144 Wege mit Start und/oder Ziel auf dem Stadtgebiet von Zürich, im Jahr 2021 insgesamt aber nur noch 5493 Wege, also 33 Prozent weniger. Dabei sind die mit Auto, Velo oder zu Fuss als Hauptverkehrsmittel zurückgelegten Wege jeweils um etwa ein Viertel zurückgegangen, die mit dem ÖV absolvierten Wege hingegen annähernd um die Hälfte.

Modalsplit: Absolute Anzahl Wege

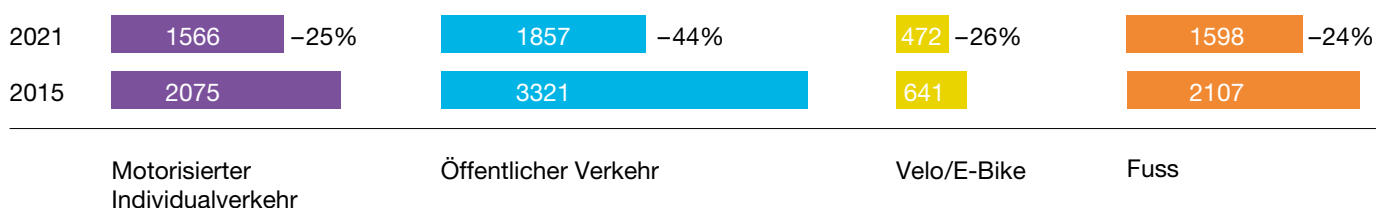


Abbildung: Anzahl im MZMV 2015 vs. 2021 erfasste Wege mit Start und/oder Ziel auf Stadtgebiet Zürich. Homogenisierung anhand Stichprobengrössen, das heisst, die Anzahl Wege der leicht grösseren Stichprobe 2015 (57 090 Befragte) wurde auf den Umfang der Stichprobe 2021 (55 018 Befragte) heruntergerechnet.

Absolutes vs. relatives Verkehrsaufkommen

Ein Rückgang des absoluten Verkehrsaufkommens zeigt sich allerdings nicht im relativen Modalsplit: Die Wege auf Stadtgebiet sind in der Pandemie zwar deutlich weniger geworden, auch die per Auto absolvierten Wege. Beim für die Bilanzierung von Art. 154 Abs. 1 der Gemeindeordnung massgeblichen prozentualen und damit relativen Anteil der auf diesen Wegen verwendeten Hauptverkehrsmittel bilden aber alle in jeweiligen Jahr erfassten Wege die 100 Prozent, auf die sich die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel bezieht. Ob die 100 Prozent mehr oder weniger Wege umfassen, wird dabei nicht sichtbar. Aufgrund des viel stärkeren Rückgangs der per ÖV absolvierten Wege steigt deshalb der prozentuale Anteil der mit dem Auto, dem Velo oder zu Fuss absolvierten Wege auf Stadtgebiet, obwohl auch diese in der Pandemie absolut betrachtet deutlich weniger geworden sind.

Vergleich Modalsplit 2010 vs. 2021

Vergleicht man nun, wie von der Gemeindeordnung vorgegeben, die Modalsplits der Hauptverkehrsmittel der Wege auf Stadtgebiet in den Jahren 2010 und 2021, wird die Zielvorgabe von Art. 154 Abs. 1 nicht annähernd erreicht: Anstatt wie angestrebt um zehn Prozentpunkte zu steigen, hat der prozentuale Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in diesem Zeitraum lediglich um 1,7 Prozentpunkte von 69,8 auf 71,5 Prozent zugenommen. Zwar haben die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs um insgesamt 6,8 Prozentpunkte zugenommen, zugleich ist aber der Anteil des ÖV um 5,1 Prozentpunkte zurückgegangen. Die Pandemiesituation, in der viele normalerweise mit dem ÖV absolvierte Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitwege einfach wegfielen und in der zugleich der ÖV aufgrund möglicher Ansteckungsgefahr tendenziell gemieden wurde, zeigt sich somit sehr deutlich im Modalsplit 2021 und damit auch in der Bilanz zum Modalsplit-Ziel.

Modalsplit

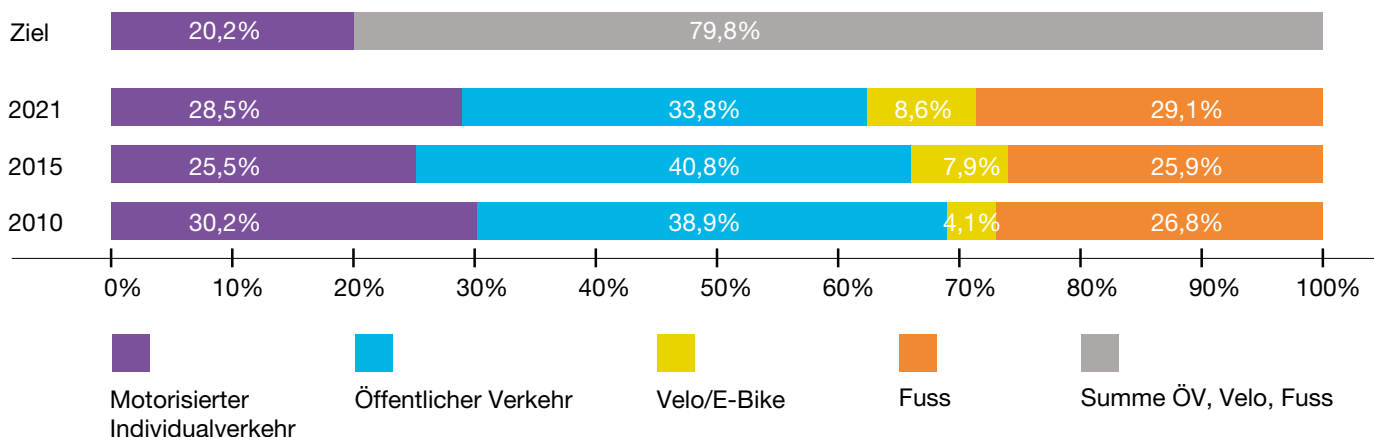


Abbildung: Modalsplit Hauptverkehrsmittel auf Wegen auf Stadtgebiet gemäss MZMV.

Interpretierbarkeit der Bilanz

Dass der zeitliche Zielhorizont des Modalsplit-Ziels in eine weltweite Ausnahmesituation fallen und der Modalsplit deshalb 2020 gar nicht erhoben und 2021 ausserhalb der Norm liegen würde, war bei der politischen und methodischen Festlegung dieses Ziels nicht absehbar. Nun, da diese Lage eingetreten ist, kann und muss die Interpretierbarkeit der Bilanz zu Art. 154 Abs. 1 infrage gestellt werden. Wäre in der Gemeindeordnung stattdessen ein sinngemäss ähnliches, aber methodisch anders hergeleitetes Ziel festgelegt worden, beispielsweise eine Reduktion der auf Stadtgebiet gezählten Autoverkehrsfrequenzen, hätte eine während der Pandemie gezogene Bilanz auch positiv ausfallen können. Sie hätte aber ebenso als ausserhalb der Norm liegend bewertet werden müssen. Zusammenfassend betrachtet eignen sich die von der Pandemie geprägten Jahre 2020 und 2021 schlicht nicht, um die längerfristige Entwicklung von Verkehr und Mobilitätsverhalten in der Stadt Zürich zu beurteilen. Die nächste Datenerhebung des MZMV im Jahr 2025 wird hoffentlich in einer stabileren Weltlage stattfinden und in ihren Resultaten wieder in die langjährigen Zeitreihen einzuordnen sein.

Verkehrsentwicklung ab 2022

Mit der Normalisierung der Gesundheitslage im Verlauf des Jahres 2022 knüpfte auch die Verkehrslage in der Stadt Zürich wieder an die Entwicklungen bis 2019 an. Die MIV-Frequenzen erreichten im Jahresmittel 2022 bereits wieder dasselbe Niveau wie vor der Pandemie. Die Anzahl ÖV-Passagier*innen nahm nach dem Auslaufen der Corona-Eindämmungsmassnahmen im Jahresverlauf stetig zu und fiel Ende des Jahres nur noch leicht tiefer aus als im Vergleichsmonat 2019. Der Veloboom, der im Jahr 2021 durch ausserordentlich lange Schlechtwetterperioden ausgebremst wurde, zeigte sich 2022 wieder deutlich; noch nie seit dem Start der Velozählungen wurden auf dem Stadtgebiet so hohe Velofrequenzen erfasst wie in diesem Jahr. Das Ziel, den Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am Modalsplit zu erhöhen, darf deshalb weiterhin als erreichbar eingestuft werden und steht auch zukünftig im Zentrum der städtischen Mobilitäts- und Verkehrsplanung.

Zielerreichung

Wo stehen wir heute?

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

Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

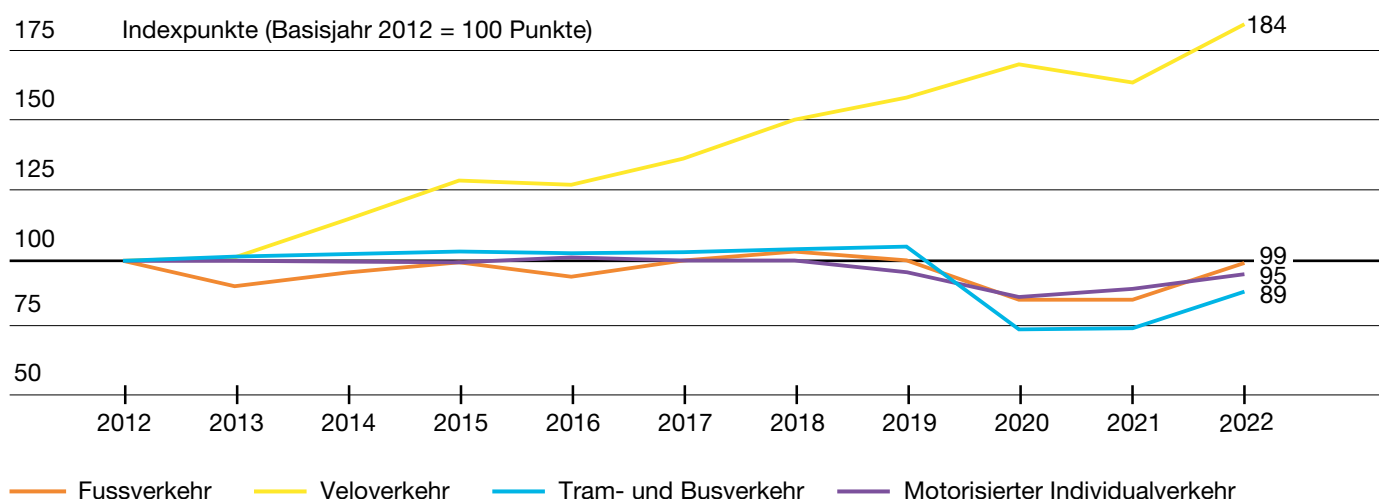
1 Städtische Verkehrsentwicklung

In den Jahren 2012 bis 2019 verlief die Verkehrsentwicklung auf dem Stadtgebiet vergleichsweise stetig: Die Frequenzen des MIV stagnierten trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum und nahmen 2019 erstmals etwas ab, während die Velofrequenzen im selben Zeitraum um 57 Prozent zunahmten. Die mit Trams und Bussen zurückgelegten Personenkilometer nahmen um fünf Prozent zu, dies entspricht 23 Millionen Personenkilometern mehr pro Jahr. Das Zählstellennetz für den Fussverkehr mit seinen wenigen, primär innerstädtischen Standorten erweist sich retrospektiv als wenig geeignet, um den insbesondere in wachsenden Wohnquartieren zunehmenden Fussverkehr repräsentativ zu erfassen.

In den Jahren 2020 und 2021 führte die Coronapandemie zu einer abrupten Veränderung: Das Verkehrsaufkommen in der Stadt fiel in diesen beiden Jahren insgesamt deutlich geringer aus als vorher, wobei der Einbruch beim ÖV erheblich stärker war als beim MIV. Als einziges Verkehrsmittel konnte das Velo während der Pandemie einen starken Zuwachs im Aufkommen verzeichnen, der allerdings 2021 durch ausserordentlich schlechtes Wetter gebremst wurde.

2022 normalisierte sich mit dem Ausklingen der Pandemie auch das Verkehrsaufkommen wieder: Die MIV-Frequenzen sowie der an den Zählstellen erfasste Fussverkehr lagen im Jahresmittel bereits wieder auf gleichem Niveau wie vor der Pandemie. Die mit Tram und Bus zurückgelegten Personenkilometer entsprachen Anfang 2022 noch den tiefen Werten der Vorjahre, nahmen aber nach Beendigung der Coronamassnahmen stark zu und lagen Ende des Jahres nur noch gut 5 Prozent tiefer als Ende 2019. Der Veloboom hielt dagegen auch 2022 an: Noch nie seit dem Start der Velozählungen wurden so hohe Velofrequenzen erfasst wie in diesem Jahr; gegenüber 2012 beträgt die Steigerung 84 Prozent.

Indikator 1: Städtische Verkehrsentwicklung



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

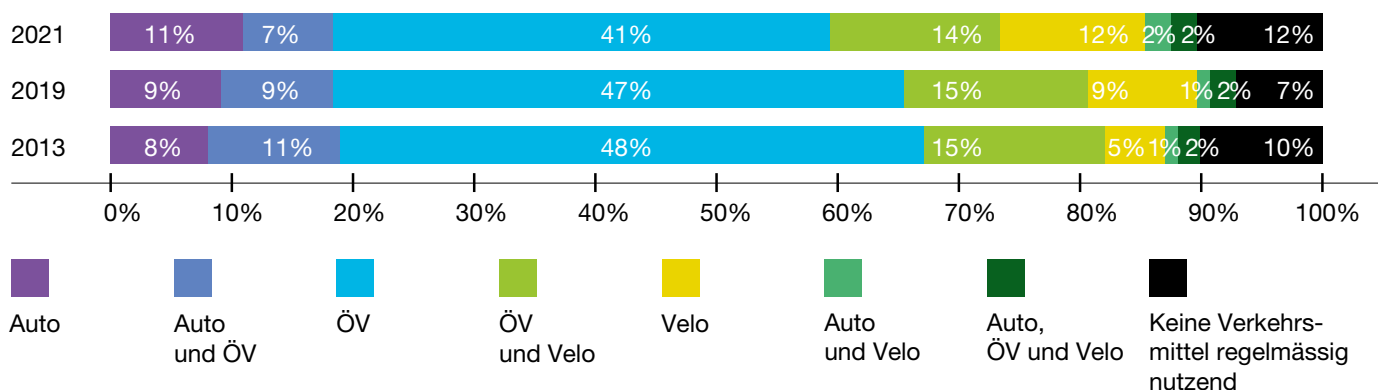
2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Gemäss den aktuellsten Ergebnissen der alle zwei Jahre durchgeführten Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich nutzten im Jahr 2021 knapp zwei Drittel der Zürcher Wohnbevölkerung regelmässig, das heisst mindestens zweimal wöchentlich, den ÖV, entweder ausschliesslich (41 Prozent) oder in Kombination mit dem Auto und/oder dem Velo (insgesamt 23 Prozent). Für 11 Prozent der Bevölkerung war 2021 das Auto und für 12 Prozent das Velo als regelmässiges Verkehrsmittel vorrangig.

Diese Ergebnisse sind deutlich von der zum Zeitpunkt der Befragung bestehenden Pandemiesituation geprägt: Im Jahr 2021 wurde gegenüber den früheren Bevölkerungsbefragungen insbesondere der ÖV deutlich weniger regelmässig genutzt. Der schon in den Vorjahren wachsende Anteil der Bevölkerung, der das Velo regelmässig und vorrangig nutzt, nahm dagegen noch einmal zu. Vergrössert hat sich im Jahr 2021 aber auch der Anteil an Personen, die gar kein Verkehrsmittel regelmässig nutzen. Dies ist damit erklärbar, dass viele Menschen aufgrund der Pandemie und der damit einhergehenden Einschränkungen wie Homeoffice und Betriebsschliessungen vermehrt zu Hause blieben.

Die Ende 2023 vorliegenden Ergebnisse der nächsten Bevölkerungsbefragung werden wieder eine Verkehrsmittelnutzung zeigen, die nicht mehr von der Pandemie beeinflusst ist, mit wieder verstärkter ÖV-Nutzung bei gleichzeitig ungebrochenem Trend zunehmender Velonutzung.

Indikator 2: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln*



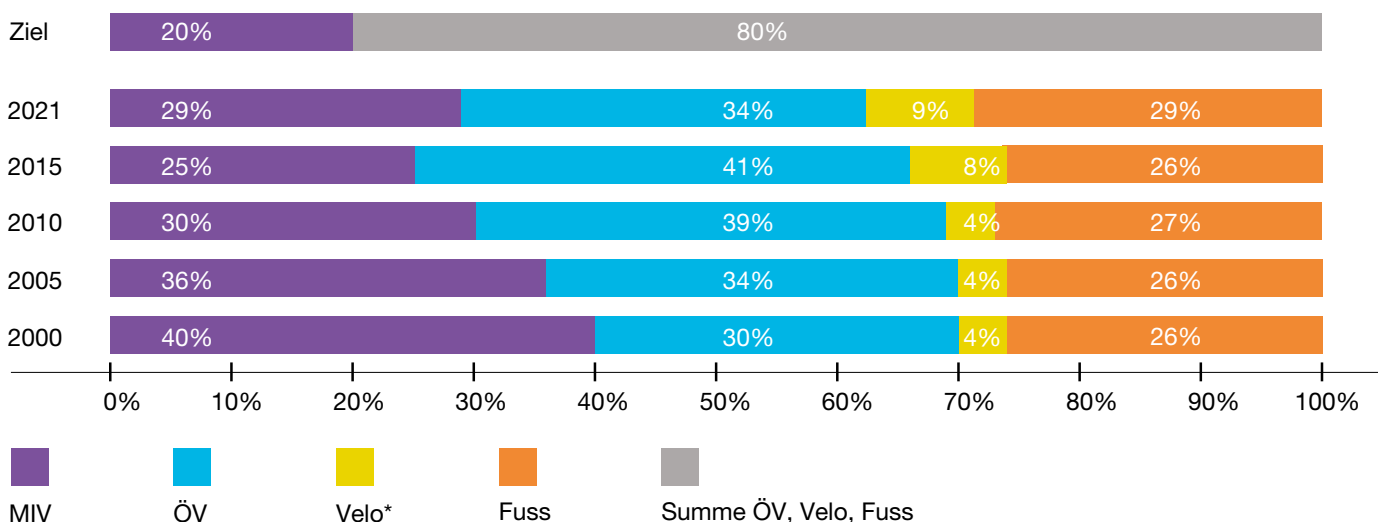
* Keine neuen Daten verfügbar. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

3 Modalsplit

Alle fünf Jahre wird das Mobilitätsverhalten schweizweit im Mikrozensus Mobilität und Verkehr erhoben. Gemäss diesen Datenerhebungen stieg der Anteil des öffentlichen sowie des Fuss- und des Veloverkehrs als Hauptverkehrsmittel auf den auf Zürcher Stadtgebiet zurückgelegten Wegen zwischen 2000 und 2015 stetig um etwa einen Prozentpunkt pro Jahr an. Im Jahr 2015 machte er insgesamt bereits 75 Prozent aus, der MIV dagegen nur noch 25 Prozent.

Die für 2020 vorgesehene «Mikrozensus Mobilität und Verkehr»-Erhebung wurde im März 2020 aufgrund der Pandemie zunächst abgebrochen, im Jahr 2021 aber wieder aufgenommen und abgeschlossen. Die Daten bilden dennoch die Pandemiesituation ab, in der viel weniger Wege auf Stadtgebiet absolviert wurden und insbesondere der ÖV deutlich weniger genutzt wurde. Der 2021 erhobene Modalsplit ist deshalb als ausserhalb der Norm liegend zu interpretieren und eignet sich nicht, um die längerfristige Entwicklung des Mobilitätsverhaltens in der Stadt Zürich zu beurteilen.

Indikator 3: Modalsplit



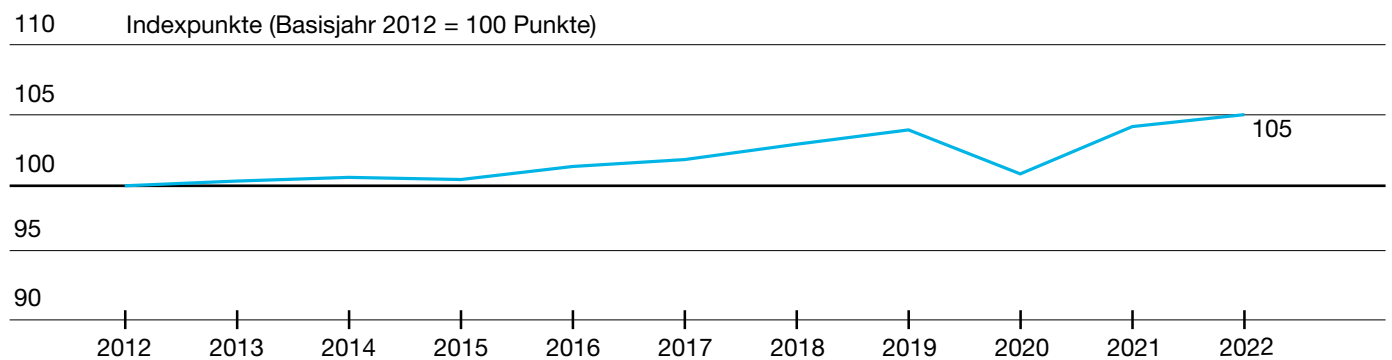
* Ab Mikrozensus 2015 E-Bikes konsequent zu Velos gezählt, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern

4 ÖV-Angebot

Die angebotenen Kurskilometer von Tram- und Buslinien in der Stadt wurden von 2012 bis 2019 stetig erhöht, bis im Jahr 2020 Fahrpläneinschränkungen zu Beginn der Pandemie sowie die über das ganze weitere Jahr andauernde Einstellung des Nachtnetzes zu einem deutlichen Rückgang des Angebots führten. Im Jahr 2021 konnte aber bereits wieder dasselbe Ausmass an Kurskilometern gefahren werden wie vor der Pandemie. Im Jahr 2022 erreichte das Angebot mit 25,6 Millionen gefahrenen Kurskilometern sogar einen neuen Höchststand. Dies sind fünf Prozent beziehungsweise 1,2 Millionen Kurskilometer mehr, als im Startjahr 2012 der Stadtverkehrsstrategie angeboten wurde.

Indikator 4: ÖV-Angebot



Effektive Betriebsleistung Stadtgebiet 2022: 25,6 Mio. gefahrene Kurskilometer

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



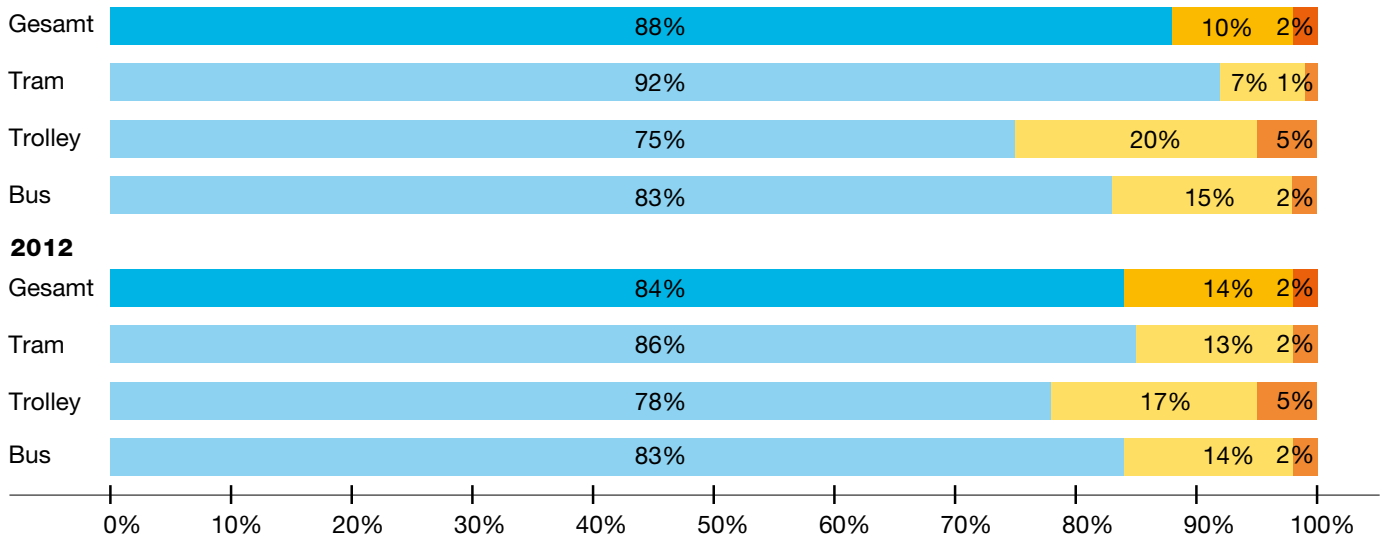
Flexity-Tram am Limmatquai. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich

5 Pünktlichkeit des ÖV

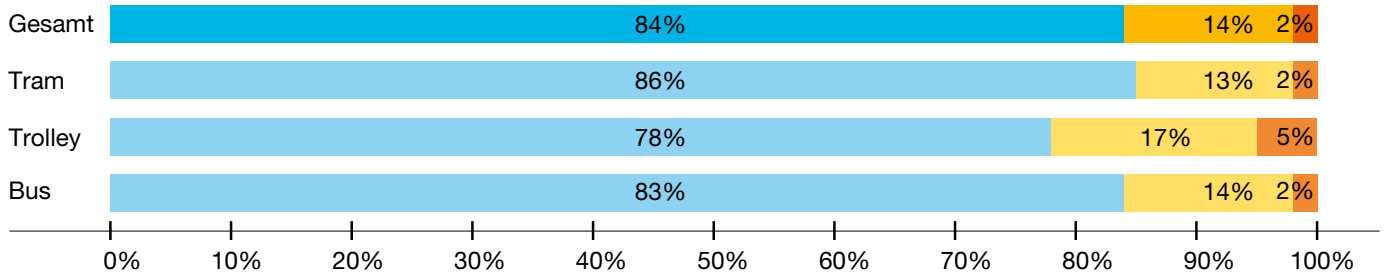
In den Jahren 2012 bis 2019 hat sich die Pünktlichkeit der VBZ-Fahrzeuge vergleichsweise geringfügig verändert, kritische Tendenzen waren insbesondere beim Pünktlichkeitsniveau von Bussen und Trolleybussen festzustellen. In den Pandemie Jahren 2020 und 2021 ist die Pünktlichkeit der VBZ stark gestiegen. Gründe dafür waren weniger Behinderungen durch Autoverkehr, aber auch die stark verminderten Fahrgastzahlen. Die Normalisierung der Gesundheits- und damit auch der Verkehrslage im Jahresverlauf 2022 ging entsprechend mit einer abnehmenden Pünktlichkeit einher: Insbesondere bei den Trolleybussen nahmen die Verspätungen in diesem Jahr gegenüber den Vorjahren leider wieder deutlich zu, während die Trams ihre hohe Pünktlichkeit halten konnten.

Indikator 5: Pünktlichkeit des ÖV

2022



2012



■ / ■ Anteil Aussteigende pünktlich
 ■ / ■ Anteil Aussteigende verspätet 2–5 Minuten
 ■ / ■ Anteil Aussteigende verspätet mehr als 5 Minuten

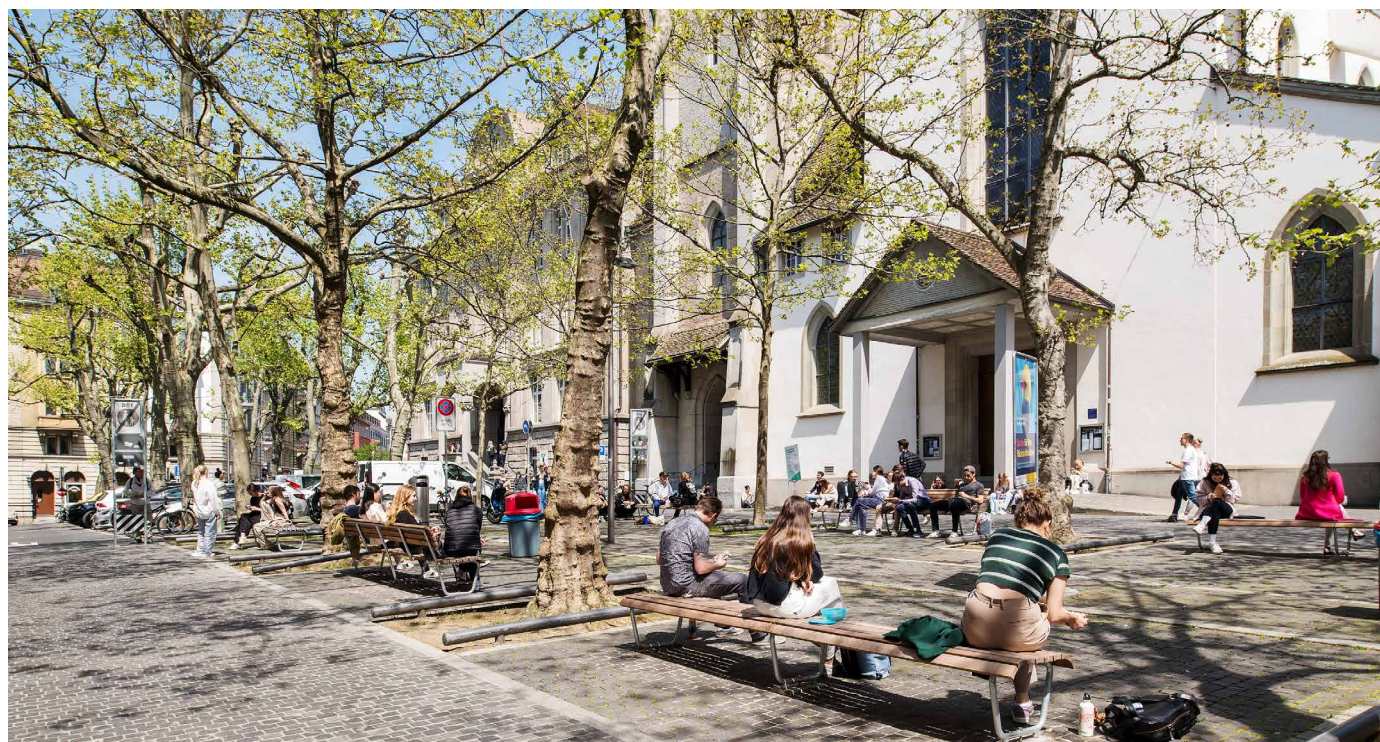
Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

Auch im Jahr 2022 konnten Verbesserungen für den Fussverkehr und für die Aufenthaltsqualität erzielt werden. Am Prediger- und am Zähringerplatz wurden 26 Parkplätze zugunsten von Bänken und Veloabstellplätzen aufgehoben, auf insgesamt zwei Strassenkilometern wurden die Bedingungen für Fussgänger*innen verbessert und es wurden 16 neue Begegnungszonen eingerichtet.

Indikator 6	Seit 2012	Im Jahr 2022	
Neue / neu gestaltete Fusswege	13,8 km	2,0 km	Affolternstrasse (Vervollständigung Trottoir, 0,3 km) Dachslernstrasse (Verbreiterung Trottoir, 0,2 km) Haspelsteg (neue Fussverbindung, 0,1 km) Vulkanstrasse (Verbreiterung/Vervollständigung Trottoir, 0,7 km) Zollstrasse (Neugestaltung, Sitzgelegenheiten, Begrünung, 0,7 km)
Neu gestaltete Plätze / aufgewertete Quartierzentren	47	1	Prediger- und Zähringerplatz
Neue Begegnungszonen	83	16	Eichhalde Else-Züblin-Strasse Engweg Feldblumenweg Felsenkellerweg Fennergasse Friedheim Heinrich-Federer-Strasse Helios- und Lunastrasse Hürstholz Küngenmatt Lavendelweg Liguster Moosstrasse Schuppisstrasse Streulistrasse

Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



Neugestaltung Zähringerplatz. Foto: Stadt Zürich, Amt für Städtebau

7 Qualität des Haupt- und des Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

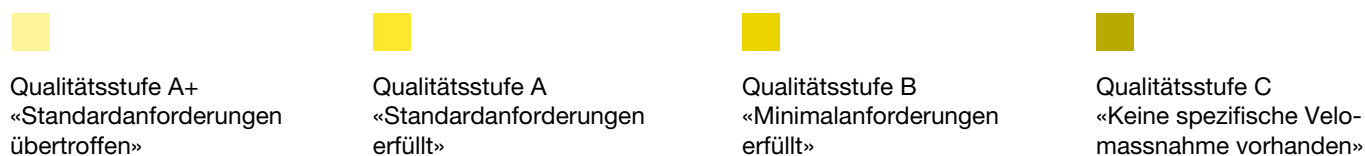
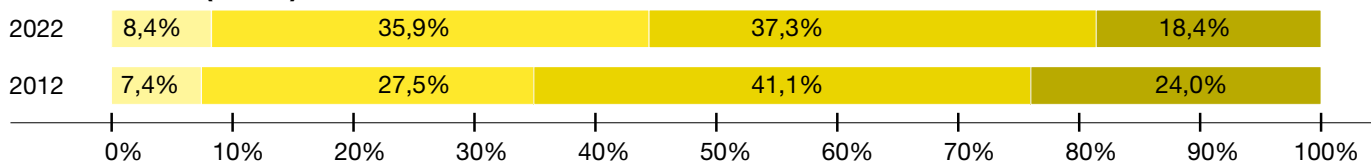
Mit der Einführung der Strategie «Stadtverkehr 2025» wurde ein Indikator zur Qualität der Veloinfrastruktur etabliert, der die erreichten Qualitätsverbesserungen auf dem Haupt- und dem Komfortrouthenetz des Masterplans Velo zeigt. Obwohl der Masterplan Velo im Jahr 2021 abgelöst wurde, wird der Indikator im Rahmen der Berichterstattung von Stadtverkehr 2025 ergänzend weitergeführt, um den Fortschritt für die gesamte Laufzeit der Strategie aufzeigen zu können. Die Umsetzung der Haupt- und Komfortrouthen des Masterplans Velo erfolgte langsam, aber stetig. In den Jahren 2012 bis 2022 konnten die Lücken auf den insgesamt 98 km Hauptrouthen von 26,2 auf 17,3 Prozent des Netzes reduziert werden, sodass 17 km unaufgewertete Streckenabschnitte verbleiben. Ende 2022 erfüllten 82,7 Prozent bzw. 81 km zumindest die Minimalanforderungen der Velostandards. Im insgesamt 59 km langen Komfortrouthenetz konnten die Lücken von 24,0 auf knapp 18,4 Prozent reduziert werden, das heisst, hier entsprechen 11 Kilometer noch nicht den Minimalanforderungen.

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

Hauptrouthen (98 km)



Komfortrouthen (59 km)



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

Im Jahr 2021 ist der Masterplan Velo durch die neue «Velostrategie 2030» abgelöst worden. Diese definiert ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten liegt. Das Velovorzugsrouthenetz wird über 100 Kilometer umfassen, mindestens 50 Kilometer davon werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt. Die Vorzugsrouten sollen eine durchgehende Verbindung zwischen den Quartieren, der Innenstadt und der Agglomeration schaffen. Stand Ende 2022 entsprachen 6 Prozent des Netzes den Anforderungen, die ersten Velovorzugsrouten werden ab dem Jahr 2023 offiziell eröffnet. Ein Indikator zum Umsetzungsstand des Netzes beziehungsweise zur Bilanzierung des auf der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» beruhenden Umsetzungsziels Art. 154 Abs. 3 der Gemeindeordnung wird künftig jährlich im Rahmen der städtischen Veloberichterstattung publiziert.

Verbesserungen für den Veloverkehr werden aber nicht nur auf Routen des Masterplans Velo beziehungsweise ab 2023 auf Velovorzugsrouten umgesetzt, sondern auch auf anderen kommunalen und regionalen Velorouten und bei Gefahrenstellen. So wurden auch im Jahr 2022 auf etlichen Routenabschnitten Velowege, Velostreifen und Tempo 30 realisiert. Im Rahmen von Velo Sicuro wurden an drei als Unfallherd identifizierten Örtlichkeiten mittels Sofortmassnahmen Verbesserungen der Verkehrssicherheit erzielt.

Infrastrukturverbesserungen 2022 auf relevanten Streckenabschnitten	Streckenabschnitt	Route MP Velo	Klassierung Veloroute		
Velowege	Bändlistrasse	Grünaustrasse bis Bernerstrasse Nord	nein	regional/kommunal	
	Hardturmstrasse	Escher-Wyss-Platz bis Hardturmstrasse 3	ja	regional/kommunal	
	Mythenquai	Alfred-Escher-Strasse bis General-Guisan-Quai	ja	regional/kommunal	
Velostreifen	Seilergraben	Künstlergasse bis Zähringerstrasse	nein	regional/kommunal	
	Aemtlersstrasse	Zypressen- bis Albisriederstrasse	nein	-	
	Butzenstrasse	Allmendstrasse bis Bruchstrasse	nein	regional/kommunal	
	Döltschiweg	Hanfrosee bis Höfliweg	ja	regional/kommunal	
	Gsteigstrasse	Brühlweg bis Vogtsrain	ja	regional/kommunal	
	Schauenbergstrasse	Glaubtenstrasse bis Lerchenhalde	nein	kommunal	
	Stauffacherquai	Sihlbrücke bis Stauffacherbrücke	ja	regional/kommunal	
	Tièchestrasse	Tièchestrasse 51 bis 57	ja	regional	
	Uetlibergstrasse	Giesshübelstrasse bis Haldenstrasse	nein	regional/kommunal	
	Vulkanstrasse	Bahnhof Altstetten bis ZSC-Arena	ja	regional/kommunal	
	Werdstrasse	Stauffacherquai bis Stauffacherstrasse	ja	regional/kommunal	
	Tempo-30-Strecken	Wehntalerstrasse	Bucheggstrasse bis Grebelackerstrasse	ja	regional/kommunal
	Tempo-30-Zonen	Zollstrasse	Sihlquai bis Langstrasse	ja	regional/kommunal
Sofortmassnahmen (Velo Sicuro)	Badener-/Seebahnstrasse	Velosack, Veloampel mit Vorgrün	ja	regional/kommunal	
	Hardplatz	Randsteinabsenkung und Verbreiterung Brückenauffahrt, Verschiebung Umlaufsperrern	ja	regional/kommunal	
	Seefeld-/Fröhlichstrasse	Markierung Abweisl Linie vor Trottoirnarase	nein	-	

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

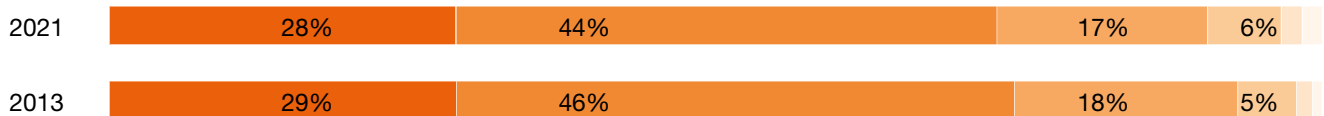
Der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich wird von den Einwohner*innen in der 2021 letztmals durchgeführten Bevölkerungsbefragung als hervorragend beurteilt: 48 Prozent zeigen sich sehr zufrieden (Note 6), wenn sie öffentliche Verkehrsmittel in Zürich nutzen, weitere 40 Prozent vergeben die Note 5. Ebenfalls gut wird die Situation als Fussgänger*in bewertet, mit der 72 Prozent zufrieden sind (Noten 5 und 6 zusammengefasst). Die Verkehrssituation beim Velofahren wird dagegen als deutlich weniger gut beurteilt: Nur 23 Prozent der Velofahrer*innen sind damit zufrieden (Noten 5 und 6), 31 Prozent dagegen unzufrieden (Noten 1 und 2), was den Handlungsdruck in diesem Themenfeld verdeutlicht. Aufgrund eines zwischenzeitlichen Methodenwechsels in der Bevölkerungsbefragung lassen sich die aktuellen Beurteilungen der Verkehrssituation nicht mehr direkt mit denjenigen zu Beginn von «Stadtverkehr 2025» vergleichen.

Indikator 8: Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität*

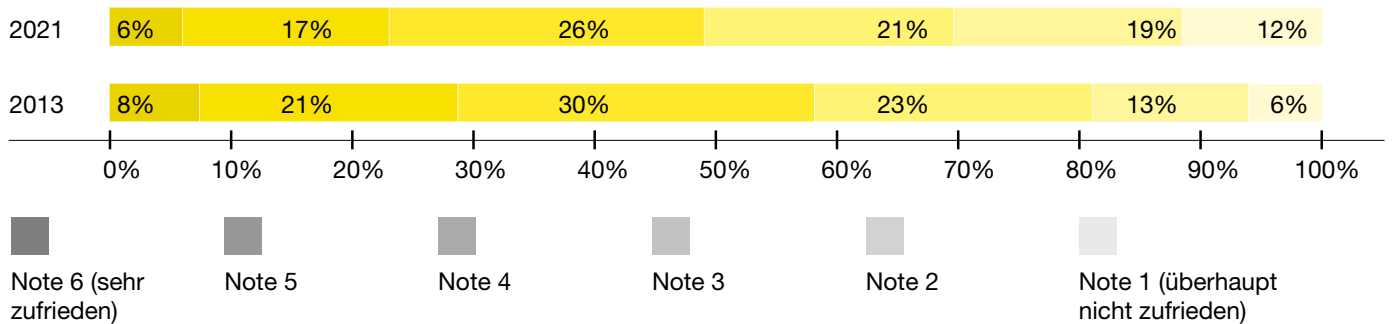
Als Passagier*in im ÖV



Als Fussgänger*in



Als Velofahrer*in



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

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

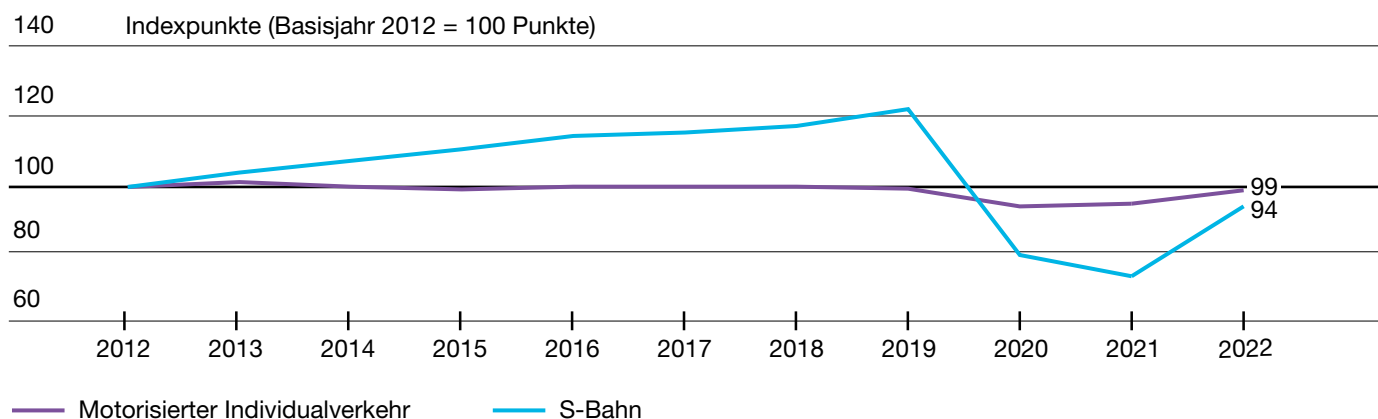
Kapazität für den MIV nicht erhöhen

9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2022 wurden keine Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert, welche die Kapazität des gesamten Strassenverkehrsnetzes für den motorisierten Individualverkehr erhöhen würden.

Das Verkehrswachstum an der Stadtgrenze wurde in den Jahren 2012 bis 2019 vollumfänglich vom öffentlichen Verkehr aufgefangen: Die Anzahl der S-Bahn-Fahrgäste stieg in diesen Jahren stetig an, während das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs trotz des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in etwa konstant blieb. In den Pandemie Jahren 2020 und 2021 ist das die Stadtgrenzen querende Verkehrsaufkommen hingegen stark zurückgegangen. Der Autoverkehr an der Stadtgrenze fiel 2021 allerdings nur 5 Prozent tiefer aus als 2019, während die S-Bahnen 41 Prozent weniger Passagier*innen verzeichneten, die in die Stadt hinein- oder aus der Stadt hinausfuhren. Im Jahr 2022 normalisierten sich die Gesundheitslage und damit auch die Verkehrsfrequenzen langsam wieder: Der Autoverkehr an der Stadtgrenze erreichte im Jahresmittel bereits wieder genau dasselbe Niveau wie vor der Pandemie, die S-Bahnen verzeichneten allerdings über das ganze Jahr 2022 gesehen immer noch 24 Prozent weniger die Stadtgrenzen querende Passagier*innen als 2019. Im Jahresverlauf zeigt sich dabei aber eine deutliche Aufwärtsentwicklung: Während Anfang 2022 noch Corona-Eindämmungsmassnahmen galten und die Passagierzahlen der S-Bahn entsprechend tief ausfielen, lagen sie Ende des Jahres nur noch circa 10 Prozent unter dem Niveau vor der Pandemie. Dieser Rückgang dürfte hauptsächlich durch anhaltende Veränderungen in der Arbeitswelt begründet sein, namentlich durch das seit der Pandemie wesentlich weiter verbreitete Homeoffice.

Indikator 9: Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze

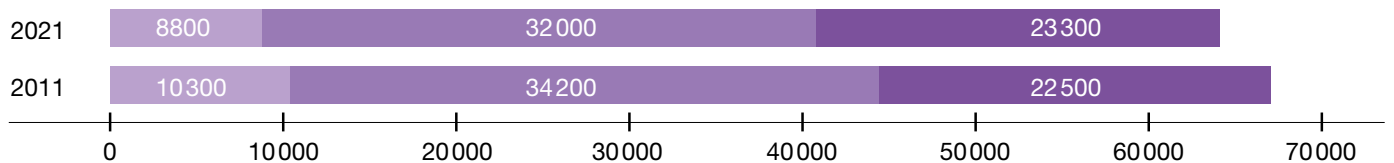


Mittleres Werktagsaufkommen an den automatischen MIV-Zählstellen sowie von S-Bahn-Passagier*innen an den Stadtgrenzen, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

10 Parkplatzangebot

Die 2021 letztmals erhobene Parkplatzstatistik verzeichnet auf Stadtgebiet insgesamt gut 64 000 öffentlich zugängliche Parkplätze, im Jahr 2011 waren es etwa 67 000. Dabei nahmen insbesondere blau und weiss markierte Parkplätze an Strassen ab, während in Parkhäusern im selben Zeitraum auch neue öffentlich zugängliche Parkplätze geschaffen wurden.

Indikator 10: Parkplatzangebot*



Öffentlich zugängliche Parkplätze

Öffentlich zugängliche
Parkplätze an Strassen

Parkplätze in der
blauen Zone

Öffentlich zugängliche Parkplätze
in Parkhäusern und Parkierungsanlagen

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



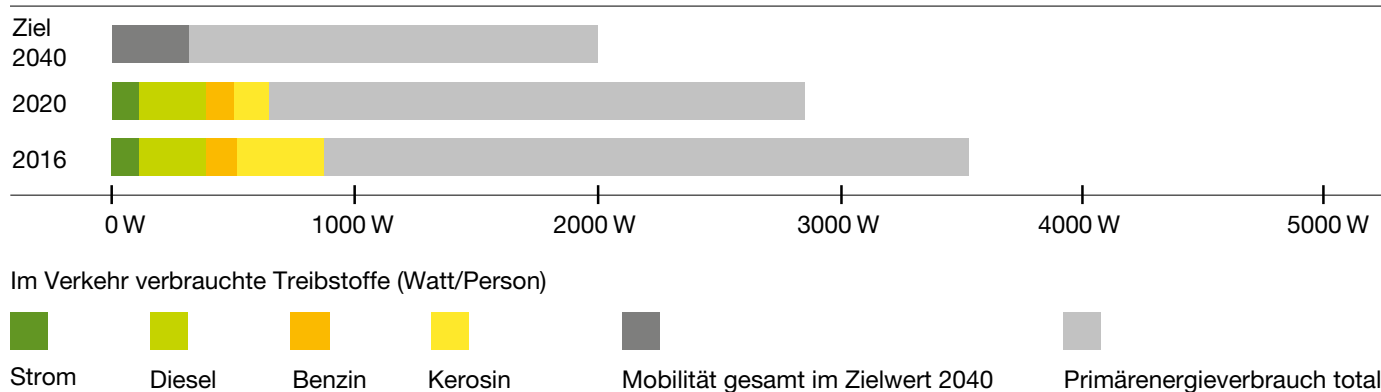
Strassenparkierung an der Mainaustrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Im Jahr 2008 wurde die Entwicklung Zürichs zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung verankert. Gemäss dem Masterplan Energie, Ausgabe 2023, soll der Primärenergiebedarf bis zum Jahr 2040 auf 2000 Watt pro Einwohner*in sinken. Seit dem Start von «Stadtverkehr 2025» 2012 veränderte sich der Primärenergiebedarf pro Person im Verkehr allerdings kaum, wobei die Bilanzen ab 2016 aufgrund methodischer Anpassungen nicht mehr mit den vorherigen vergleichbar sind. Die Bilanz 2020 bildet die ausserordentliche Pandemiesituation ab, in der der Kerosinverbrauch 60 Prozent tiefer war als in den Vorjahren. Die Bilanz 2022 wird erst nach der Publikation dieses Jahresberichts «Stadtverkehr 2025» vorliegen.

Indikator 11: Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr*



* Keine neuen Daten verfügbar, Details siehe «Stadtverkehr 2025» online. Im Masterplan Energie 2023 werden stattdessen Fünfjahresmittelwerte verwendet.

12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Das bis im vergangenen Jahr geltende Klimaziel der Stadt Zürich sah vor, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr zu reduzieren. Im Verkehrssektor konnten seit dem Startjahr 2012 von «Stadtverkehr 2025» allerdings keine entscheidenden Fortschritte zur Erreichung dieses Ziels verzeichnet werden, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen nahmen abgesehen von einem vorübergehenden, durch die Pandemie bedingten Einbruch (insbesondere der Flugreisen) nicht merklich ab.

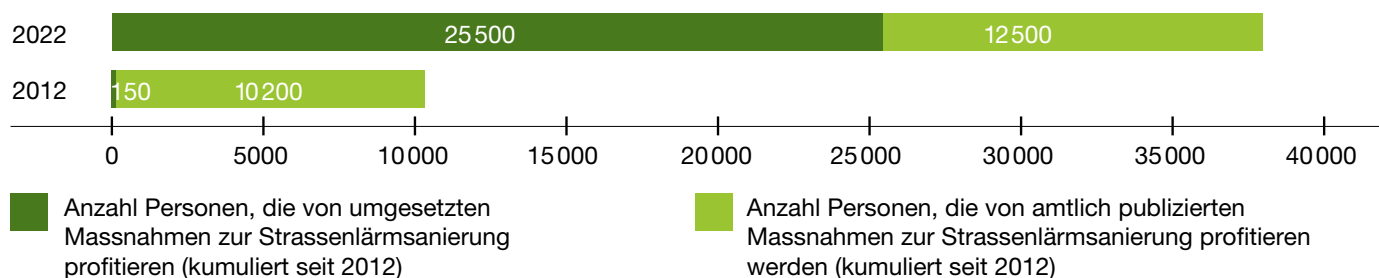
Mit dem Pariser Klimaabkommen wurde deutlich, dass das bisherige städtische Klimaziel nicht ausreicht, um der Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf maximal zwei Grad Celsius gerecht zu werden. Deshalb wurde ein ambitionierteres, auf dem Prinzip Klimaneutralität basierendes Ziel ausgearbeitet und mit der Volksabstimmung vom 15. Mai 2022 in der Gemeindeordnung verankert. Dieses sieht vor, die direkten Treibhausgasemissionen auf dem Stadtgebiet bis zum Jahr 2040 auf netto null zu senken. Für die indirekten Treibhausgasemissionen pro Einwohner*in wird bis zum Jahr 2040 eine Reduktion von 30 Prozent gegenüber 1990 angestrebt. Um dieses Ziel zu erreichen, befindet sich aktuell ein umfangreicher Massnahmenplan in Erarbeitung und ist teilweise bereits in Umsetzung. Um die Einhaltung des Absenkpfad der Treibhausgasemissionen zu kontrollieren und bei Bedarf Massnahmen zu justieren, wird die Stadt ab dem Datenbezugsjahr 2022 ein jährliches Netto-Null-Monitoring erstellen. Dieses wird Ende 2023 erstmals publiziert und unter anderem den Verkehr auf Stadtgebiet abdecken.

Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

Der Strassenverkehr ist die grösste Lärmquelle in der Stadt Zürich. Rund 140 000 Personen wohnen aktuell in einem Gebäude mit übermässiger Strassenlärmbelastung. Von den seit Start der Strategie «Stadtverkehr 2025» im Jahr 2012 umgesetzten Strassenlärmsanierungen profitierten gut 25 500 Anwohner*innen. Von weiteren Lärmsanierungsprojekten, die bis Ende 2022 bereits amtlich publiziert, aber noch nicht umgesetzt wurden, werden etwa 12 500 weitere Personen profitieren. Mit diesen bisher umgesetzten und geplanten Geschwindigkeitsreduktionen wird die gesetzliche Vorgabe zur Strassenlärmsanierung allerdings bei Weitem nicht erreicht. Deshalb hat der Stadtrat Ende 2021 das «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe» verabschiedet. Mit diesem Gesamtkonzept sollen in einem Umsetzungshorizont von zehn Jahren 48 000 von übermässiger Belastung mit Strassenlärm betroffene Anwohner*innen tagsüber und 95 000 in der Nacht entlastet werden. Die Umsetzung des Konzepts in konkrete Planungen hat im Jahr 2022 begonnen.

Indikator 13: Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion*



* Die Zahl der Personen, die von der Einführung von Tempo 30 profitieren, hat zwischen 2012 und 2022 nicht nur aufgrund der Aufnahme weiterer Strassenabschnitte zugenommen, sondern auch wegen der Zunahme der Wohnbevölkerung an sanierten Strassenabschnitten (Verdichtung). Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.



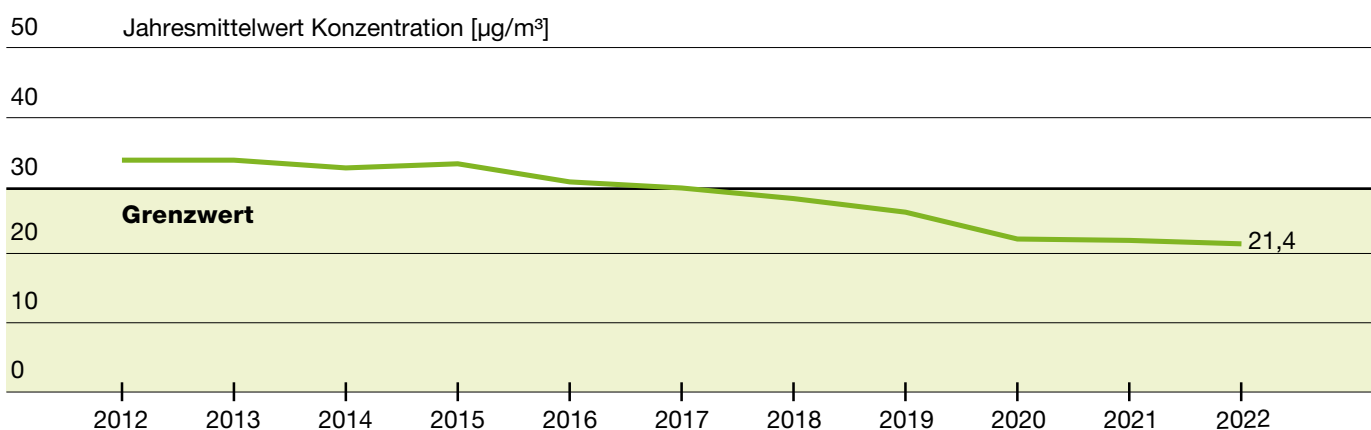
Strecken mit Temporeduktion (Stand Dezember 2022)

- | | | | |
|-------|-----------------------------|---|---------------------|
| | Tempo 30 amtlich publiziert | — | Tempo 30 eingeführt |
| | Tempo 50 amtlich publiziert | — | Tempo 50 eingeführt |
| | Tempo 60 amtlich publiziert | — | Tempo 60 eingeführt |

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Obwohl die Massnahmen zur Eindämmung des Coronavirus Anfang des Jahres aufgehoben wurden, nahm der Strassenverkehr 2022 an der Stampfenbachstrasse nicht zu, sondern fiel etwa gleich aus wie in den beiden Vorjahren. Auch traten 2022 keine ausgeprägten Inversionswetterlagen mit längeren, hohen Luftschadstoffbelastungen auf. Der Fahrzeugbestand in der Schweiz verändert sich zudem laufend in Richtung schadstoffärmerer Fahrzeuge. Diese Faktoren scheinen dafür verantwortlich zu sein, dass die NO₂-Belastung an der Stampfenbachstrasse nach dem deutlichen Rückgang in den Jahren 2020 und 2021 nicht wieder anstieg, sondern minim sank.

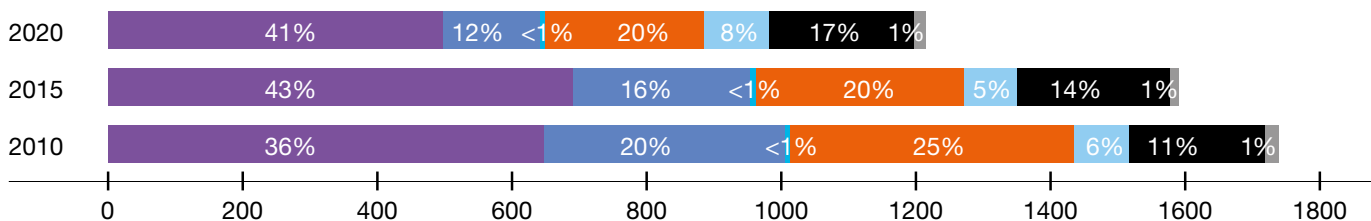
Indikator 14a: NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



Messstation Stampfenbachstrasse. Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

Die NO_x-Emissionen (NO_x = NO₂ + NO) haben zwischen 2010 und 2020 gesamt-haft stetig abgenommen. Der motorisierte Strassenverkehr macht dabei aber durchgehend über 50 Prozent der Gesamtemissionen aus. Dafür verantwortlich sind in erster Linie die Personenwagen, gefolgt von Lastwagen und Lieferwagen. Aufgrund der strengeren Abgasnormen wäre ein starker Rückgang der Emissionen aus dem Strassenverkehr zu erwarten gewesen. Dies hat sich jedoch nicht bestätigt. Der Grund liegt bei den dieselpetriebenen Personen- und Lieferwagen. Die NO_x-Emissionen dieser Fahrzeuge liegen im realen Fahrbetrieb zum Teil weit über dem vorgegebenen Grenzwert. Zudem hat der Anteil an Dieselfahrzeugen am Gesamtbestand in den Zehnerjahren noch laufend zugenommen.

Indikator 14b: Quellen der NO_x-Emissionen



NO_x-Emissionen in Tonnen pro Jahr



Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

15 Verkehrssicherheit

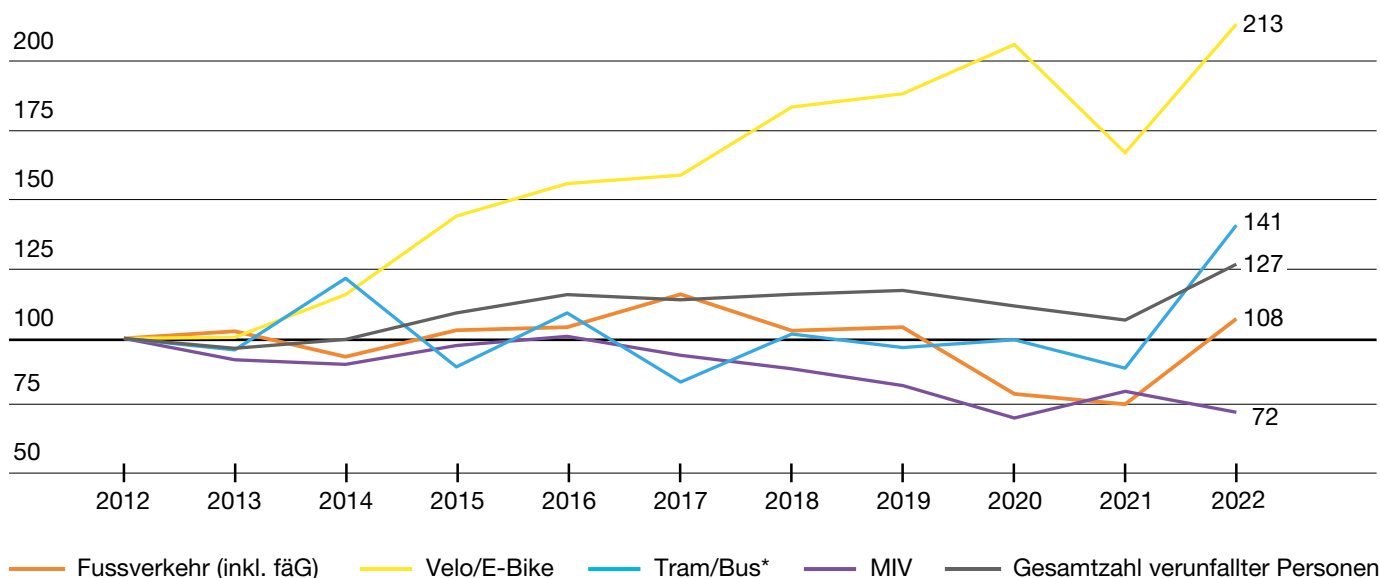
Seit dem Start der Strategie «Stadtverkehr 2025» im Jahr 2012 hat sich die Wahrscheinlichkeit, im Stadtverkehr in Zürich zu verunfallen, das heisst leichte bis schwere oder gar tödliche Verletzungen zu erleiden, je nach Verkehrsmittel unterschiedlich entwickelt: Die Anzahl der im MIV verunfallten Personen nahm zwischen 2012 und 2022 deutlich ab, obwohl die Autoverkehrsfrequenzen im selben Zeitraum nur leicht zurückgingen. Mögliche Gründe dafür sind ein besserer Schutz der Insassen in neueren Fahrzeugen, aber auch Anpassungen an der städtischen Verkehrsinfrastruktur und insbesondere tiefere Tempolimiten.

Die Anzahl verunfallter Fussgänger*innen veränderte sich in den letzten zehn Jahren nur wenig, abgesehen von einem markanten Rückgang in den beiden Pandemiejahren 2020 und 2021, in denen auch deutlich weniger Menschen und Fahrzeuge in der Stadt unterwegs waren. Angesichts des Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstums zwischen 2012 und 2022 dürfte das Unfallrisiko für Fussgänger*innen in dieser Zeit eher zurückgegangen sein. Im Gegensatz dazu hat das Unfallrisiko für Velofahrer*innen tendenziell zugenommen: Zwar sind die Velofrequenzen zwischen 2012 und 2022 um 84 Prozent angewachsen, die Anzahl mit dem Velo verunfallter Personen hat im selben Zeitraum aber um 113 Prozent zugenommen. Aufgrund dieser besorgniserregenden Entwicklung gehört «Sicher Velofahren» zu den Strategie-Schwerpunkten des Stadtrates.

Die zwischen 2012 und 2022 stark schwankenden Indexwerte der im Tram- und Busverkehr verunfallten Personen sind mit dem geringen Ausmass der Unfallzahlen im ÖV erklärbar, was bei Vergleichen über die Jahre starke prozentuale Veränderungen mit sich bringt. Der starke Anstieg des Jahres 2022 ist zu einem grossen Teil mit einer Zunahme an Notstopps im hektischen Stadtverkehr zu erklären, die von anderen Verkehrsteilnehmer*innen provoziert werden, aber Verletzte durch Stürze im VBZ-Fahrzeug zur Folge haben.

Indikator 15: Verkehrssicherheit

225 Indexpunkte (Basisjahr 2012 = 100 Punkte)



Verunfallte Personen 2022

Gesamt: 1580

Fuss: 237

Velo: 625

MIV: 454

Tram/Bus: 135*

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

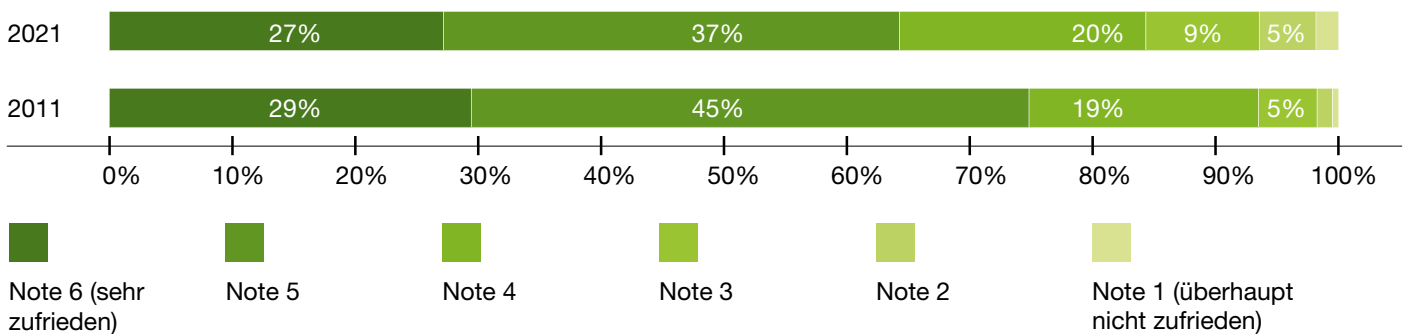
Details siehe «Stadtverkehr 2025» online.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit im Quartier

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

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

Indikator 16: Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit im Quartier*



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

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



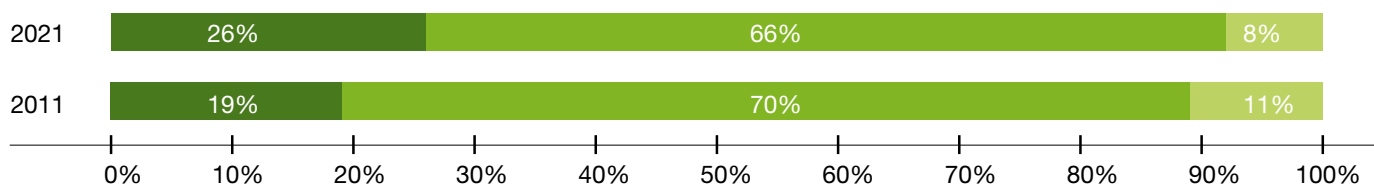
Pilotversuch «Geschützte Velostreifen» vom Frühjahr bis Sommer 2022 an der Baslerstrasse. Foto: Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr

Qualität des öffentlichen Raums steigern

17 Aktivitäten der Stadt zur Gestaltung von Stadtbild und öffentlichem Raum

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

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



Bewertung der Massnahmen durch die Bevölkerung

■ zu wenig ■ gerade richtig ■ zu viel

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

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

Fazit Zielerreichung

Die Stadt Zürich hat sich mit der 2012 lancierten Strategie «Stadtverkehr 2025» hochgesteckte Ziele gesetzt. Die Zielerreichung, den Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am Modalsplit zu erhöhen, machte in den Jahren 2012 bis 2019 gute Fortschritte: Bereits im Jahr 2015 war dieser Anteil auf national und international vergleichsweise hohe 75 Prozent angewachsen (Indikator 3) und bei den jährlich erhobenen Verkehrsmittelfrequenzen und -leistungen (Indikator 1) sowie bei der im Rahmen der städtischen Bevölkerungsbefragung erfragten Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln (Indikator 2) zeigten die Entwicklungen bis zum Jahr 2019 weiterhin in die gewünschte Richtung. In den beiden von der Pandemie geprägten Jahren 2020 und 2021 nahm das Verkehrsaufkommen auf dem Stadtgebiet zwar insgesamt deutlich ab, aber nicht gleichmässig über alle Verkehrsmittel: Das Passagieraufkommen im ÖV ging sehr viel stärker zurück als die MIV-Frequenzen. Dies führt dazu, dass der relative MIV-Anteil im Modalsplit 2021 wieder höher ausfiel als in der vorangegangenen Datenerhebung 2015, obwohl 2021 absolut betrachtet auch mit dem Auto deutlich weniger Wege auf dem Stadtgebiet zurückgelegt wurden als 2015. Der die Pandemiesituation abbildende Modalsplit 2021 muss deshalb als ausserhalb der Norm interpretiert werden. Erst die nächste Mikrozensus-Datenerhebung des Bundes im Jahr 2025 wird voraussichtlich wieder eine Modalsplit-Auswertung erlauben, welche bezüglich Ausmass an Mobilität und Verkehrsmittelwahl eine Normalsituation abbildet und mit der langjährigen, seit dem Jahr 2000 geführten Zeitreihe vergleichbar ist.

Als einziges Verkehrsmittel wies das Velo selbst in den Pandemie Jahren 2020 und – wegen ausserordentlich schlechten Velowetters in reduziertem Ausmass – 2021 einen deutlichen Frequenzzuwachs auf. Dieser Trend setzte sich auch mit dem Abklingen der Pandemie im Jahr 2022 fort, noch nie wurden auf dem Stadtgebiet so hohe Velofrequenzen gemessen wie in diesem Jahr. Ansonsten normalisierte sich die Verkehrslage im Jahr 2022 wieder: Die Anzahl ÖV-Passagier*innen nahm nach dem Auslaufen der Corona-Eindämmungsmassnahmen im Jahresverlauf stetig zu und lag Ende des Jahres nur noch etwas tiefer als Ende 2019, die MIV-Frequenzen erreichten bereits wieder das Niveau von 2019. Deshalb wird das Ziel, den Anteil des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am Modalsplit bis zum Zielhorizont 2025 von «Stadtverkehr 2025» zu erhöhen, weiterhin als erreichbar eingestuft. Einige durch die Pandemie hervorgerufene Veränderungen werden aber voraussichtlich bestehen bleiben und die künftige Verkehrssituation in der Stadt mitprägen, insbesondere vermehrtes Homeoffice und eine deutlich höhere Anzahl Velofahrer*innen.

Das Angebot und die Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, muss in der Zielerreichung differenziert und teilweise kritisch beurteilt werden:

Das ÖV-Angebot auf Stadtgebiet wird seit Jahren kontinuierlich ausgebaut (Indikator 4). Die Pünktlichkeit als Messgrösse der Attraktivität des ÖV liegt beim Tram auf hohem Niveau. Bei Bus- und Trolleybuslinien ist die Pünktlichkeit

dagegen noch deutlich verbesserungswürdig (Indikator 5). Deshalb wurde auch im Jahr 2022 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) wurden auch 2022 mit neuen und aufgewerteten Fusswegen und Plätzen sowie der Einrichtung von vielen neuen Begegnungszonen weiter verbessert.

Der Masterplan Velo konnte allerdings während seiner Laufzeit nicht vollständig umgesetzt werden (Indikator 7), da Strassenbauprojekte grundsätzlich eine lange Entwicklungszeit haben und sich zudem solche an wichtigen Routen verzögerten. Bisher noch nicht realisierte zentrale Elemente des Masterplans werden aber bis 2025 noch umgesetzt, insbesondere der Stadttunnel unter dem Hauptbahnhof. Im Jahr 2021 wurde der Masterplan Velo durch die Velostrategie 2030 ersetzt, mit der schneller wesentliche Verbesserungen für den Veloverkehr erreicht werden sollen, insbesondere indem zukünftig mit einfachen baulichen und signalisatorischen Massnahmen sowie Markierungen rasche Verbesserungen am Routennetz umgesetzt werden.

Die aktuellste, im Jahr 2021 durchgeführte Bevölkerungsbefragung zeigt entsprechend klare Unterschiede in der Beurteilung der Attraktivität des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs: Während sehr grosse Mehrheiten die Verkehrsqualität im ÖV und zu Fuss als positiv beurteilen, wird diejenige des Veloverkehrs von Velofahrer*innen überwiegend negativ eingeschätzt (Indikator 8).

Das Ziel, die Kapazität für den MIV bis 2025 nicht zu erhöhen, scheint gut erreichbar: Mit Ausnahme der ausserordentlichen Situation der Pandemiejahre bleibt das an den Stadtgrenzen gemessene MIV-Aufkommen seit 2012 konstant, während eine immer grösser werdende Anzahl Passagier*innen die Stadtgrenzen per S-Bahn quert (Indikator 9). In den letzten Jahren leicht abgenommen hat die Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze (Indikator 10). Aufgrund der bei Strassenbauprojekten eingeführten systematischen Prüfung des Kompensationspotenzials von Parkplätzen in der blauen Zone bei Neubau von Privatparkplätzen in der Umgebung sowie zur Realisierung von Velovorzugsrouten und anderen Vorhaben wird die Zahl der aufgehobenen Parkplätze künftig allerdings zunehmen.

Hinsichtlich des Ziels, die 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umzusetzen, waren die Fortschritte beim Rückgang von mobilitätsbedingtem Primärenergieverbrauch (Indikator 11) und Treibhausgasemissionen (Indikator 12) pro Person in den letzten zehn Jahren bei Weitem nicht ausreichend, weshalb die Zielerreichung als sehr kritisch einzustufen ist. Mit der in der Volksabstimmung im Mai 2022 beschlossenen Verschärfung dieses Ziels auf netto null Treibhausgase bis 2040 müssen und sollen alle künftigen verkehrs- und mobilitätsplanerischen Massnahmen der Stadt darauf ausgerichtet werden, die Klimawende im Stadtverkehr und im Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung zu erreichen.



Im Jahr 2021 wurde die Strassenlärmsanierung mittels Temporeduktionen durch die Verabschiedung des Gesamtkonzepts Strassenlärmsanierung dritte Etappe entscheidend vorangetrieben, mit dem weitaus mehr Anwohner*innen vor zu hohen Lärmimmissionen geschützt werden sollen als bisher (Indikator 13). Die NO₂-Belastung auf dem Stadtgebiet nimmt zwar seit einigen Jahren ab und liegt seit 2018 im Jahresmittel unter dem Grenzwert, insgesamt trägt der Verkehr aber nach wie vor den Löwenanteil dazu bei (Indikator 14).

Besorgniserregend ist die Entwicklung der Unfallzahlen beim Veloverkehr (Indikator 15): Im Jahr 2022 sind 625 Velofahrer*innen verunfallt, dies sind mehr als doppelt so viele wie im Jahr 2012. Der Handlungsbedarf ist gross, deshalb gehört «Sicher Velofahren» zu den Strategie-Schwerpunkten des Stadtrates, und im Programm «Velo Sicuro» werden Unfallherde des Veloverkehrs identifiziert und saniert. Das Unfallrisiko im MIV nahm dagegen in den letzten zehn Jahren deutlich ab, das Unfallrisiko zu Fuss angesichts des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums tendenziell ebenso. ÖV-Passagier*innen verletzen sich generell nur sehr


wenige bei Verkehrsunfällen. Entsprechend wird die Verkehrssicherheit in den Quartieren in der Bevölkerungsbefragung 2021 überwiegend als gut beurteilt (Indikator 16). Die Erreichung des Ziels, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen, bleibt insgesamt betrachtet dennoch eine grosse und in der Zielerreichung als kritisch einzustufende Herausforderung.


Das Ziel, die Qualität des öffentlichen Raums zu steigern, wird mit diversen Aufwertungsprojekten verfolgt. Das Ausmass an Aktivitäten der Stadt zur Gestaltung von Stadtbild und öffentlichem Raum und damit zu einer Verbesserung der Stadtraumqualität wird von einer deutlichen Bevölkerungsmehrheit als angemessen beurteilt (Indikator 17).

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

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

 Ziel bis 2025* erreichbar

 Zielerreichung bis 2025* kritisch

 Zielerreichung bis 2025* sehr kritisch

Fortschritt gut 

Fortschritt mässig 








Fortschritt nicht ausreichend 

* Beim 2000-Watt-Ziel liegt der Zielerreichungshorizont auf dem Jahr 2040, nicht auf dem Jahr 2025.




Aktionsplan und Fortschritt 2022

Was planen und realisieren wir?

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

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

✓ : 2022 in den Betrieb übergegangene respektive abgeschlossene Massnahmen
neu : 2022 neu hinzugekommene Massnahmen

Strategische Planungen		Massnahmen
	Zugänglichkeit Bahnhöfe	Sicheren und komfortablen Zugang zu den innerstädtischen Bahnhöfen für den Fuss- und den Veloverkehr ermöglichen <ul style="list-style-type: none"> – Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten – Verbesserung Zugang Bahnhof Wipkingen im Zuge SBB-Projekt – Masterplan HB/Central – Neuer Zugang Nord Bahnhof Stadelhofen
	Urbane Logistik und Gewerbeverkehr	Neue oder optimierte Lösungen für die effiziente, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung der urbanen Logistik und des Gewerbeverkehrs <ul style="list-style-type: none"> – Anlieferungs- und Gewerbeverkehrs-konzept – Konzept urbane Logistik – Netto null CO₂ Güterverkehr 2040 neu
	Smart Mobility	Förderung einer stadtverträglichen und ressourcenschonenden Mobilität mit innovativen Lösungen, mittels Vernetzung und Partizipation sowie durch die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung <ul style="list-style-type: none"> – Pilotprojekt VBZ Pikmi ✓ – Multimodale Mobilitätsplattform inklusive ZüriMobil-Stationen – SalüBox neu – Plattform Vianova

✓ : 2022 in den Betrieb übergegangene respektive abgeschlossene Massnahmen

neu : 2022 neu hinzugekommene Massnahmen

Fortschritte 2022

VBZ-Netzentwicklungsstrategie



Bis zur Fertigstellung der neuen Netzentwicklungsstrategie 2040, welche auf den Herbst 2023 vorgesehen ist, werden nach wie vor die Projekte und Massnahmen aus der bisherigen Strategie mit Horizont 2030 vorangetrieben.

2022 wurde das Bauprojekt Tram Affoltern weiter ausgearbeitet, auf Ende 2023 soll das Projekt beim Bund zur Plan genehmigung eingereicht werden. Die Planung sieht vor, dass auf rund der Hälfte der geplanten Strecke entlang der Wehntalerstrasse ein Grüntrassee erstellt wird, um den Strassenraum aufzuwerten und die versiegelte Fläche zu reduzieren.

Nachdem im Jahr 2019 die erste Etappe der Limmattalbahn (Verlängerung Tramlinie 2 bis Schlieren) in Betrieb genommen wurde, konnte Ende 2022 die Gesamtstrecke der zusätzlichen Linie 20 der Aargau Verkehr AG zwischen Altstetten und Killwangen eröffnet werden.

Durch die Inbetriebnahme von zahlreichen Batteriebussen konnten 2022 mehrere Linien ganz oder teilweise elektrifiziert werden. Weitere batterieelektrische Gelenkbusse werden 2023 beschafft. Die Umstellung der Linien 69 und 80 auf Trolleybusbetrieb ist für 2024/2025 geplant.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit von Buslinien bleibt ein zentrales Ziel zur Gewährleistung einer hohen Attraktivität des ÖV, insbesondere da sich nach der Pandemie die Verkehrsmengen und somit leider auch die Pünktlichkeit wieder dem Niveau von 2019 angeglichen haben. Deshalb werden laufend infrastrukturelle und steuerungstechnische Verbesserungsmassnahmen geprüft und nach Möglichkeit initiiert. Im Jahr 2022 konnten Buspriorisierungen in der

Schweighof- und der Überlandstrasse (optimierte Abbiegestreifen) sowie in der Limmattalstrasse (Optimierung der MIV-Dosierung Wartau sowie neue Busführung beim Meierhofplatz) umgesetzt werden. Weitere wichtige Projekte zur Verbesserung der Zuverlässigkeit für stark frequentierte ÖV-Achsen – namentlich am Zeltweg (Busspur) und an der Binzmühlestrasse – lassen aufgrund des Koordinationsbedarfs im Rahmen von Bauprojekten auf sich warten. Ihre Realisierung ist für 2025 bis 2027 vorgesehen.

Im Spitalcluster Lengg/Balgrist wurde Ende 2022 ein neues Buskonzept eingeführt. Die Linie 77 verkehrt neu im 15-Minuten-Takt vom Hegibachplatz bis zum Balgrist. Zusätzlich wurde die Linie 99 in Betrieb genommen, welche in den Stosszeiten im 15-Minuten-Takt und in den Nebenverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt Zollikon mit der Lengg verbindet. Zusammen mit dem neuen Angebotskonzept wurden diverse neue Haltekannten nach den geltenden Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erstellt. Durch die Einführung der neuen Elektrobusse profitiert das Gebiet Lengg nicht nur von neuen Verbindungen, sondern auch von geringeren Lärmemissionen und erhöhtem Fahrkomfort. Um der zusätzlichen Nachfrage des Entwicklungsgebietes auch zukünftig gerecht zu werden, ist per Ende 2025 die Verlängerung einer zweiten Tramlinie in den Hauptverkehrszeiten bis zur Rehalp vorgesehen.

Bezüglich der Angebotsausbauten im Zusammenhang mit dem Hochschulgebiet Zürich Zentrum gibt es im Berichtsjahr keine nennenswerten Neuerungen.



VBZ-Elektrobusse an der Ladestation Dunkelhölzli. Foto: Verkehrsbetriebe Zürich

Fortschritte 2022

Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen



Im Quartierzentrum Nordbrücke stehen mit der von den SBB geplanten Erneuerung des Bahnhofs Wipkingen in naher Zukunft grosse Veränderungen an. Das Tiefbauamt prüfte deshalb mittels einer Studie unter Einbezug von lokalen Interessengruppen, wie das Quartierzentrum weiter aufgewertet werden kann. Die Nordbrücke wird voraussichtlich ab 2025 verbreitert und der Strassenraum neu gestaltet. Um Erkenntnisse für die Umgestaltung zu gewinnen, erstellte die Stadt im Jahr 2021 testweise bis Winter 2022/2023 einen temporären Mehrzweckstreifen, der flächiges Queren ohne Umwege ermöglichte und mittels eines verkehrlichen Monitorings, Befragungen und Beobachtungen evaluiert wurde. Im Frühjahr 2023 wird eine Bilanz zum Pilotversuch gezogen.

Das Projekt für die Aufwertung des Quartierzentrums Albisrieden wurde im Jahr 2017 öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt wurden Rechtsmittel ergriffen, die aktuell vor Bundesgericht behandelt werden. Die Umsetzung wird damit weiter verzögert. Beim Projekt Riviera (Utoquai/Limmatquai) konnte das formelle Mitwirkungsverfahren durchgeführt und der Bericht zu den Einwendungen verfasst werden. Die Planaufgabe ist für 2023 vorgesehen. Aufgrund eines politischen Vorstosses wurden für das Projekt zur Aufwertung der Uraniastrasse respektive der Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse Abklärungen zur Leistungsfähigkeit vorgenommen. Darauf basierend wurde eine Bestvariante für die Uraniastrasse erarbeitet. Das Vorprojekt wird 2023 neu gestartet und es ist geplant, das Mitwirkungsverfahren Ende 2023 bis Anfang 2024 durchzuführen. Die Verbreiterung der Unterführung Bachstrasse in Wollis-

hofen ist in Planung, 2023 werden die informellen Mitwirkungsverfahren und die Planaufgabe gemäss Strassengesetz durchgeführt. Die Projektierung der Unterführung Strandbadweg ist abgeschlossen, der Bau beginnt 2023. Auf der anderen Seeseite konnten die Machbarkeitsabklärungen zur Aufwertung des Seezugangs Tiefenbrunnen abgeschlossen werden. Kurzfristige Massnahmen im Bereich der bestehenden Unterführung werden 2023 umgesetzt.

Aus der Analyse zur Sanierung von Mischflächen Fuss- und Veloverkehr gingen knapp 80 Örtlichkeiten hervor, bei denen die gemeinsamen Flächen zu schmal und/oder unzureichend signalisiert sind. Bisher konnten Verbesserungen an 15 Orten umgesetzt und Fuss- und Veloverkehr entflechtet werden. Weitere Verbesserungen an etwa 50 Abschnitten bedürfen der Auslösung von Strassenbauprojekten, weshalb sie erst längerfristig umgesetzt werden können.

Im Sommer 2022 fand «Brings uf d'Strass!» an der Entlisbergstrasse im Kreis 2 statt. Die temporäre Umgestaltung wurde gemeinsam mit Anrainer*innen erarbeitet. Vom 13. August bis am 25. September wurde auf der Strasse gespielt und verweilt, Pflanztröge sorgten für mehr Grün. Anwohner*innen führten verschiedene Veranstaltungen wie eine Pflanzaktion, einen Flohmarkt oder Leseabende durch. Gemäss Befragungen, Beobachtungen und Rückmeldungen wurde der neue Freiraum geschätzt und rege genutzt. Parallel führte das Tiefbauamt den Dialog für eine mögliche Durchführung des Projekts im Gebiet Ankerstrasse mit Anwohner*innen und Gewerbetreibenden fort. Diese sprachen sich dafür aus, die evaluierten Standorte Gartenhof- und Cramerstrasse 2023 weiterzuverfolgen.



Mehrzweckstreifen auf der Nordbrücke. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2022

Velostrategie 2030 und Bauprogramm Velo



Im Jahr 2022 wurden diverse Verbesserungen des Velonetzes umgesetzt, beispielsweise am Mythenquai. Dort wurde im Abschnitt von der Breiteringerstrasse bis zur Ausfahrt des Hafens Enge ein bis zu vier Meter breiter Zweirichtungs-Veloweg gebaut. Die weitere Umsetzung der durchgängigen Velorouten Seebecken und Sihl-Limmat hinkt aufgrund von Projektanpassungen dem ursprünglichen Zeitplan hinterher.

An der Schauenbergstrasse konnte die Doppelspur für die Autos aufgehoben und damit für die Velofahrer*innen breite Velostreifen auf beiden Strassenseiten geschaffen werden. Die Velo-Fuss-Mischfläche auf dem Trottoir gibt es nicht mehr, was den Fussgänger*innen zugutekommt. Auch an der Hardturmstrasse und auf weiteren Strecken wurden neue Velostreifen markiert.

An diversen Kreuzungen wurde 2022 das sogenannte Vordrücken realisiert, welches Velofahrer*innen ermöglicht, ein paar Sekunden vor den Autos loszufahren. Auch wurden einige Einbahnstrassen für den Veloverkehr geöffnet, zum Beispiel an der Sihlhallenstrasse und an der Baumackerstrasse. Dank des Projekts «Velo Sicuro» wurden zudem drei als Velounfallherde identifizierte Stellen mit situationspezifischen Massnahmen entschärft.

Im Jahr 2022 konnte endlich mit dem Ausbau des Stadttunnels inklusive einer grossen unterirdischen Velostation begonnen werden. Das Projekt Gessnerbrücke ist jedoch weiterhin sistiert. Auch die Umsetzung des Freiraumkonzepts «Fil Bleu Glatt» inklusive Glattuferweg steht noch bevor.

Beim Einkaufszentrum Sihlcity hat dessen Eigentümerin in einem Neugestaltungsplan ihrer Aussenanlagen einen mit dem Velo befahrbaren Steg über die Sihl geplant, der nun unter städtischer Federführung projektiert wird.

Die Velostation mit 800 Veloabstellplätzen am wichtigen Umsteigepunkt Stadelhofen wird zusammen mit dem Ersatzneubau des Hauses «Zum Falken» erstellt. Mit dem Bau wurde 2022 begonnen, die Inbetriebnahme erfolgt 2025.

Die «Velostrategie 2030» hat 2021 den seit 2012 gültigen «Masterplan Velo» abgelöst. Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich – das ist die Vision dieser Strategie. In Zürich soll ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten entstehen, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten liegt. Diese werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt. Auf Nebenachsen sollen attraktive, sichere und durchgängige Veloverbindungen realisiert werden. Neben Aufhebung oder Versetzung von Parkplätzen und abschnittweisen Aufhebungen des Rechtsvortritts sind weitere Massnahmen vorgesehen. Zum Beispiel Reduzierung des MIV, Tempo 30, Markierungen, zusätzliche Velostreifen und Bevorzugung an Lichtsignalanlagen.

Die Fortschritte der Umsetzung der Velovorzugsrouten sowie weitere umgesetzte Velomassnahmen werden auf stadt-zuerich.ch/velo festgehalten. Für die Jahre 2023 und 2024 ist vorbehaltlich abgeschlossener Rechtsmittelverfahren die Umsetzung von 18 Teilabschnitten der Velovorzugsrouten vorgesehen.



Veloweg am Mythenquai. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2022

Mobilitätsmanagement

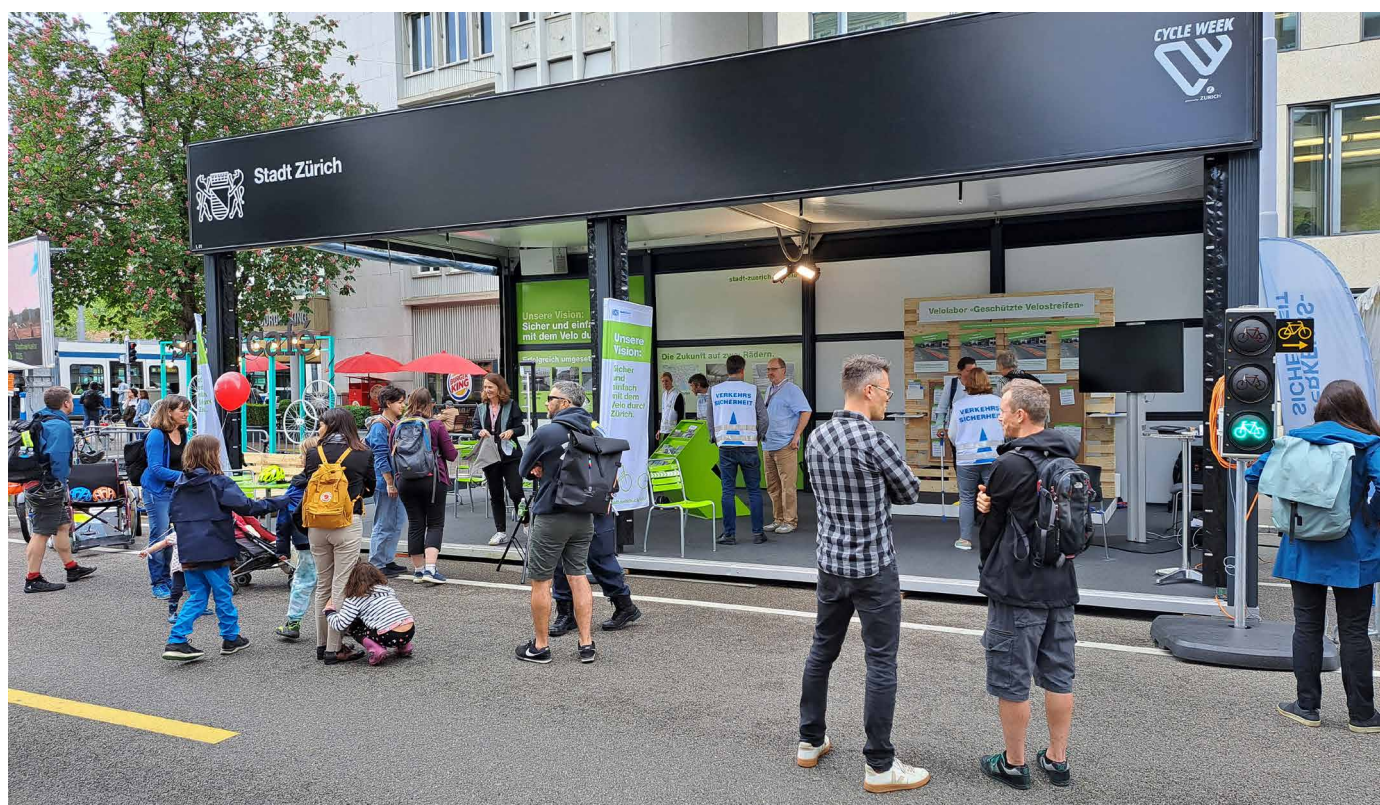


Das Pilotprojekt «Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung» wurde mit der Abnahme des erarbeiteten Massnahmenkatalogs abgeschlossen. Die weitere Umsetzungsplanung muss mit verschiedenen städtischen Dienstabteilungen abgestimmt und aufgeleitet werden.

Das städtische Beratungsangebot «Impuls Mobilität» informiert weiterhin mit dem vierteljährlichen Newsletter und Veranstaltungen die Zielgruppen Unternehmen, Bauherrschaften, Liegenschaftsverwaltungen und Gewerbe über Mobilitätsthemen. Im Jahr 2022 wurde zudem gemeinsam mit dem Kanton Zürich ein Mobilitätslunch zum Thema «On-Demand-Angebote in der Mobilität» veranstaltet. Individuelle Mobilitätsberatungen für die Zielgruppen werden ab Sommer 2023 im Rahmen des Beratungsangebots des Kantons angeboten.

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

Im Frühling 2022 konnten an der Veranstaltung «CYCLE WEEK» (ehemals «Urban Bike Festival») wiederum verschiedene Zielgruppen für das Velo begeistert werden. Das neue Konzept mit den beiden Standorten Europaallee und Brunau hat sich bewährt. In der Brunau konnten velointeressierte Personen Velos und E-Bikes auf verschiedenen Routen ausgiebig testen. Am zentralen Standort Europaallee konnte ein breiteres Publikum auf Velothemen aufmerksam gemacht werden. Die Stadt Zürich zeigte dort an einem Stand, welche Fortschritte bei der Veloinfrastruktur erreicht wurden und welche Projekte geplant sind. Beim Safety-Parcours wurde das Thema Verkehrssicherheit spielerisch präsentiert. In Führungen konnte der Rohbau des Velotunnels unter dem Hauptbahnhof besichtigt werden. Die Stadt Zürich engagiert sich bei der «CYCLE WEEK» und unterstützt damit die Velokultur.



CYCLE WEEK 2022. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2022

Strassenlärmsanierung



Der Bau der Einhausung Schwamendingen (Überlandpark) ist seit März 2019 im Gang und wird voraussichtlich bis im Frühjahr 2025 dauern. Die Anwohner*innen entlang des neuen Bauwerks profitieren von einer deutlichen Lärmentlastung und einem neuen öffentlichen Park.

Geschwindigkeitsreduktion ist eine wirksame und vergleichsweise einfach umsetzbare Massnahme zur Strassenlärmsanierung, weshalb der Stadtrat im Dezember 2021 die «dritte Etappe Strassenlärmsanierung» mit dem zugehörigen Geschwindigkeitsplan beschlossen hat. Mit diesem Gesamtkonzept sollen von den 140 000 Personen, die gemäss der letzten, Ende 2020 durchgeführten Erhebung von Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert (IGW) betroffen sind, innert circa zehn Jahren 48 000 am Tag und 95 000 in der Nacht entlastet werden. Das Jahr 2022 stand im Zeichen der Umsetzungsplanung, die am 13. Dezember 2022 veröffentlicht wurde. Das Umsetzungskonzept zeigt das Vorgehen zur Umsetzung der dritten Etappe auf und bettet die Massnahme der Geschwindigkeitsreduktion in einen Gesamtkontext ein. Ausserdem wird die Koordination mit den teilweise nötigen Fahrplanverfahren geklärt und werden Aussagen darüber gemacht, nach welchen Regeln die für die dritte Etappe Strassenlärmsanierung definierten Abschnitte mit welcher Priorität bearbeitet werden und in welchem Zeitraum sie publiziert und umgesetzt werden sollen. Zwei Hauptaspekte bestimmen die Priorisierung der Bearbeitung der Abschnitte.

Einer ist die Netzlogik und Betroffenheit des ÖV: Die langen Bearbeitungszeiten für vom ÖV befahrene Abschnitte sowie die unterschiedliche Beschaffungskomplexität bei Bus und Tram stellen unveränderliche Rahmenbedingungen dar und lassen für sonstige Kriterien wenig Spielraum. Ein weiteres sehr wichtiges Kriterium sind Strassenabschnitte mit nur einem nötigen rechtlichen Schritt im Zusammenspiel mit der Anzahl Lärmbetroffener. So sollen möglichst schnell möglichst viele Personen von Lärm entlastet werden. Weiter zeigt das Umsetzungskonzept die Vorbehalte hinsichtlich Planbarkeit auf und macht Aussagen darüber, wie der Fortschritt der Umsetzung der Strassenlärmsanierung gemessen werden soll.

Zusätzlich zu den konzeptionellen Arbeiten wurde bereits auf 3,7 Kilometern der für die dritte Etappe Strassenlärmsanierung definierten Strecken Tempo 30 signalisiert.

Im April 2022 hat der Stadtrat ausserdem nach einer mehrjährigen Testphase zur Wirksamkeit und Belastbarkeit von lärmarmen Belägen beschlossen, dass diese Beläge überall dort eingebaut werden sollen, wo die Lärmimmissionsgrenzwerte trotz Temporeduktion nicht eingehalten werden können oder wo Tempo 30 als unverhältnismässig beurteilt wird. Der Einbau von lärmarmen Belägen wird sukzessive im Rahmen von Strassenbauprojekten mit Belagserneuerungen geprüft und umgesetzt. In den kommenden 25 Jahren sollen so rund 200 Strassenkilometer mit lärmarmen Belägen versehen werden.



Tempo 30 an der Zollstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2022

Parkraumplanung und -bewirtschaftung



In der mehrjährigen Pilotphase zur Kompensation von Blaue-Zone-Parkplätzen wurde an 32 untersuchten Strassenabschnitten ein Kompensationspotenzial von rund 1700 Parkplätzen identifiziert. Tatsächlich aufgehoben wurden davon bis 2020 knapp 150 Parkplätze, die Aufhebung weiterer knapp 500 Parkplätze an diesen Abschnitten ist geplant. Im Rahmen des 2019 systematisierten Vorgehens wird nun bei allen Strassenprojekten das Kompensationspotenzial geprüft. Allein im Jahr 2020 ist deshalb ein Kompensationspotenzial von knapp 1400 Parkplätzen hinzugekommen. In den Jahren 2021 und 2022 wurde die Aufhebung von jeweils über 700 Blaue-Zone-Parkplätzen im Rahmen von Strassenprojekten geplant oder im Rahmen von Umsignalisierungen bzw. Ummarkierungen ausgeschrieben. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Zahl in den nächsten Jahren weiter ansteigen wird.

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

Fortschritte 2022

Verkehrsmanagement



Die Langstrasse wird – mit Ausnahme einiger Nachtstunden – künftig für den Durchgangsverkehr unterbrochen. Busse, Velos und Fussgänger*innen werden den Verkehrsraum prägen. Autos umfahren die Langstrasse über die Feldstrasse und die Kanonengasse. Um eine attraktive Veloverbindung anzubieten, einen zuverlässigen ÖV zu garantieren und die Bewirtschaftung des Gebiets zu gewährleisten, wird ein Betriebskonzept für den Perimeter erarbeitet. Die Realisierung erfolgt im Jahr 2023 nach Fertigstellung der Bauarbeiten Ankerstrasse/Kanonengasse.

Im Rahmen eines Velolabors werden zwei Pilotanlagen mit gelb blinkenden Veloampeln getestet. Nach einem vorherigen Monitoring des Ist-Zustandes ist der Pilotbetrieb für den Frühling 2023 vorgesehen.

Bei geringem Verkehrsaufkommen in der Nacht stossen ampelbedingte Stopps bei den Verkehrsteilnehmer*innen auf wenig Verständnis. Zudem haben sie unnötige Lärm- und Luftschadstoffemissionen zur Folge. Trotzdem kann der Betrieb einer Lichtsignalanlage aus Gründen der Sicherheit und/oder der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs auch nachts erforderlich sein. Deshalb wurde ein Methodenbericht für eine systematische Untersuchung der Betriebszeiten erarbeitet, mit dessen Hilfe situativ bei Bedarf Optimierungen vorgenommen werden können.

Im Rahmen des städtischen Verkehrszählsystems wurde ein Pilotversuch mit drei Lidar-Sensoren gestartet, um Fahrzeugkategorien unterscheiden zu können. Die Erfassung erfolgt mit einer hohen Zuverlässigkeit. Im nächsten Entwicklungsschritt wird die Klassifizierung der erfassten Objekte angegangen.



Veloampel an der Langstrasse. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fortschritte 2022

Zugänglichkeit Bahnhöfe



Die Verbreiterung der westseitigen Unterführung und die Velostation beim Bahnhof Altstetten werden ab 2023 projektiert und bis 2031 umgesetzt. Als Übergangsmassnahme bis zur Umsetzung der Velostation soll das Abstellplatzangebot an den bestehenden Standorten erhöht werden.

Aufgrund des von den SBB geplanten Umbaus des Bahnhofs Wipkingen werden verbesserte Zugänge zum Bahnhof geplant. Vorgesehen sind eine direkte und überdachte Anbindung an die Bushaltestelle auf der Nordbrücke sowie grössere Warte- und Aufenthaltsbereiche auf der Nordbrücke (Brückenverbreiterung). Diese Umbauten sind für 2023 bis 2025 geplant, anschliessend werden die angrenzenden Strassenräume neu gestaltet.

Mit dem «Masterplan HB/Central 2050» wird ein Zukunftsbild für die Themenfelder Städtebau, Stadtraum, Verkehr, Sozialraum und Stadtklima entwickelt. Die Testplanung wurde im November 2022 abgeschlossen, der Schlussbericht mit den Erkenntnissen und Empfehlungen für die Erarbeitung des Masterplans liegt nun vor. Dieser wird ab 2023 ausgearbeitet. Er wird die Grundlage für die verkehrliche und stadträumliche Weiterentwicklung des Raums sowie für kurz- bis langfristige weitere Planungen bilden.

Im Jahr 2021 wurde die Machbarkeitsprüfung eines Fussgängertunnels vom Bahnhof Stadelhofen zum Heimplatz abgeschlossen. Damit könnten der Heimplatz und das Hochschulgebiet, aber auch die Quartiere Witikon, Hirslanden und Hottingen direkter mit dem Bahnhof Stadelhofen verbunden sowie die Tramlinien 5 und 9 entlastet werden. 2022 erfolgten Vertiefungsarbeiten an den Schnittstellen zum Ausbauprojekt Bahnhof Stadelhofen.

Fortschritte 2022

Urbane Logistik und Gewerbeverkehr



In Nachfolge der bisherigen Strategischen Planung Gewerbe- und Güterverkehr wurde 2022 die Strategie «Urbane Logistik und Gewerbeverkehr» erarbeitet, die 2023 dem Stadtrat zur Verabschiedung vorgelegt werden soll. In einem dienstabteilungsübergreifenden Projektteam wurde nach der Erarbeitung einer Vision und von Zielen der Handlungsbedarf aufgezeigt sowie sechs Stossrichtungen formuliert: Es geht darum, ausreichend Flächen für Hubstandorte, für den Güterumschlag am Zielort und für die Parkierung von Handwerker*innen bereitstellen zu können, Fahrleistungen auf dem Stadtgebiet zu minimieren bzw. klimaneutral und umweltverträglich abzuwickeln sowie integral zu planen und Innovationen zu fördern. Zur Umsetzung dieser Stossrichtungen wurden Massnahmen entwickelt.

Die Massnahmen werden aktuell in den drei Konzepten «Urbane Logistik», «Anlieferung und Gewerbeverkehr» sowie «Netto null CO₂ Güterverkehr 2040» vertieft und konkretisiert. Am weitesten gediehen ist das Anlieferungs- und Gewerbeverkehrskonzept. Bei diesem lag der Schwerpunkt 2022 auf der Ausarbeitung und Diskussion der Massnahmen an einem Workshop mit verschiedenen Akteuren in der Stadt, darunter der Gewerbeverband der Stadt Zürich, die Cityvereinigung, verschiedene Logistiker und Grossverteiler sowie Handwerker*innen. Das Konzept liegt jetzt im Entwurf vor.

Darüber hinaus engagierte sich die Stadt 2022 bei der Entwicklung von Logistikarealen, beim Erfahrungsaustausch zum Güterverkehr mit Unternehmen, Verbänden, Städten und Forschungsstellen sowie bei der Begleitung von verschiedenen Projekten wie «Cargo sous terrain».



Visualisierung Testplanung HB/Central 2050. Illustration: Team Studio Vulkan Landschaftsarchitektur

Fortschritte 2022

Smart Mobility



Das Pilotprojekt Pikmi war Zürichs erstes On-Demand-Angebot für den ÖV. Die Kleinbusse standen von November 2020 bis April 2022 in den Zürcher Quartieren Altstetten, Albisrieden und Wiedikon jeden Abend ab 20 Uhr im Einsatz. Sie verkehrten bei Bedarf («on demand»), wenn sie über ein Smartphone gebucht wurden. Die Fahrtwünsche mit ähnlichen Zielen wurden vom System automatisch gebündelt («pooling») und im gleichen Fahrzeug zusammengefasst. Das System berechnete laufend die beste Linienführung für einen effizienten Fahrzeugeinsatz, um mit möglichst wenig Fahrzeugen möglichst viele Personen an ihr Ziel zu bringen. Pikmi verzeichnete über die Betriebszeit eine stetig steigende Nachfrage und die Kundenzufriedenheit war hoch. Aus Wirtschaftlichkeits- und Nachhaltigkeitsperspektive ist das Angebot im Stadtgebiet vorderhand allerdings gegenüber dem Linienverkehr nicht konkurrenzfähig. In Gebieten oder zu (Nacht-)Zeiten mit keinem oder ungenügendem ÖV-Angebot kann es dagegen Mehrwert bieten. Der Abschlussbericht zum Pilot mit Empfehlungen zum weiteren Vorgehen wird 2023 vorgelegt.

Die multimodale Mobilitätsplattform «ZüriMobil» ist noch bis Sommer 2023 im Pilotbetrieb. Mit der Bündelung von Mobilitätsdienstleistungen wie ÖV, Car- und Bikesharing, E-Trotinetts und Taxis in einer App wird der Zugang zur stadtverträglichen Mobilität in der Region erleichtert. Für die Zukunft prüfen aktuell die Städte Zürich, Basel und Bern den Aufbau einer gemeinsamen «Mobility as a Service»-Lösung zur Vermittlung, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen. Später sollen sich auch weitere Gemeinden und Verkehrsunternehmen beteiligen können.

Ergänzend zur digitalen Verknüpfung der Mobilitätsangebote sind an den bereits vierzehn «ZüriMobil»-Stationen der ÖV und verschiedene Leihfahrzeug-Angebote auch physisch am gleichen Ort verfügbar.

Seit Herbst 2022 betreibt die Stadt versuchsweise bei den Wohnsiedlungen Lochergut und Hornbach sowie an den Tramhaltestellen Luegisland und Bucheggplatz öffentlich zugängliche «SalüBoxen». Anders als bei anderen Paketboxen können alle Paketdienste, aber auch das lokale Gewerbe und Privatpersonen Pakete, Waren oder Gegenstände in der SalüBox deponieren. Der Pilotversuch soll zeigen, inwiefern dadurch der Lieferverkehr in Wohnquartieren reduziert werden kann und ob solche Boxen einen Mehrwert für die Bevölkerung und das Gewerbe bringen.

Mit der Analyse- und Controlling-Plattform Vianova wird die Verwaltung von ausleihbaren E-Trotinetts getestet. Über die Plattform kann die bewilligte Höchstanzahl Fahrzeuge pro Anbieter kontrolliert werden und können signalisierte Fahrverbote durchgesetzt werden. Daneben wurden im Jahr 2022 weitere Anwendungen getestet. An neun Standorten mit hohem Nutzungsdruck wurden Parkierungsflächen definiert. Die Anbieter geben den Nutzer*innen über Geld- oder Zeitgutschriften Anreize, auf diesen Flächen zu parkieren. Zudem wurde an der Street Parade erstmalig eine Fahr- und Parkierungsverbotszone im Veranstaltungsbereich eingerichtet. Zusätzlich wurden an vier Zugangsachsen temporäre Abstellflächen für Velos und E-Trotinetts eingerichtet, um die Parkierung zu bündeln. Diese Möglichkeiten werden künftig auch bei anderen Veranstaltungen geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.



SalüBox in der Wohnsiedlung Lochergut. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Fazit und Ausblick

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

In den Jahren 2020 und 2021 hat die Pandemie im Zürcher Stadtverkehr wie in so vielen anderen Bereichen jäh für gänzlich andere Verhältnisse gesorgt: Das Verkehrsaufkommen ging insgesamt deutlich zurück, weil Homeoffice und zeitweise geschlossene Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen die Beweggründe für Mobilität verringerten. Mit der Normalisierung der Gesundheitslage im Verlauf des Jahres 2022 knüpfte aber auch die Verkehrslage wieder an die Entwicklungen bis 2019 an. Bisher und voraussichtlich dauerhaft bleibende Folgen der Pandemie sind eine vermehrte Nutzung von Velos sowie vermehrtes Homeoffice, das zu einer Glättung der morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen beitragen kann.

Im Jahr 2022 wurden mehrere zentrale Meilensteine gesetzt, welche die Mobilitäts- und Verkehrsplanung in der Stadt Zürich in den kommenden Jahren und Jahrzehnten entscheidend prägen werden: Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen sowie die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr wurden von der kantonalen Baudirektion genehmigt und sind nun rechtskräftig. Neben der Verankerung der Velovorzugsrouten gemäss der Volksinitiative «Sichere Velorouten» wurde darin auch der historische Parkplatzkompromiss für die Innenstadt aufgehoben. Die neue Bestimmung ermöglicht die verstärkte Umnutzung des öffentlichen Raums von Parkplätzen hin zu Fussgänger-, Velo-, Grün- und Aufenthaltsbereichen.

Mit der Volksabstimmung vom Mai 2022 setzte sich die Stadt Zürich ein ambitioniertes Klimaziel von netto null Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040. Verankert und konkretisiert wurde dieses Ziel in der neuen städtischen Umweltstrategie sowie in der neuen Dachstrategie «Stadttraum und Mobilität 2040», die gemeinsam entwickelt und im Jahr 2022 vom Stadtrat verabschiedet wurden. Die Dachstrategie berücksichtigt, dass zwischen Stadttraum und Mobilität enge Wechselwirkungen bestehen: Verkehr findet im Stadttraum statt und die Gestaltung und die Nutzung des Stadttraums bestimmen, wie Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden können respektive wie der Verkehr organisiert werden kann. Stadttraum und Mobilität sollen daher künftig zusammen betrachtet und integral geplant werden.

«Lebenswert bleiben, klimaneutral werden» ist dabei die Vision, welche die Dachstrategie vorgibt.

Basierend auf der Dachstrategie und den neuen kommunalen Richtplänen werden aktuell zwei neue Fachstrategien Stadttraum und Mobilität erarbeitet, in denen die übergeordneten Ziele konkretisiert und strategische Planungen neu entwickelt beziehungsweise aktualisiert werden. Zur Diskussion wird dabei insbesondere die Rolle des motorisierten Individualverkehrs stehen: Auch wenn dieser weiterhin für einzelne Verkehrszwecke seine Bedeutung haben wird, muss er künftig nicht nur relativ, sondern auch absolut gesenkt werden, um Handlungsspielräume im beschränkten Strassenraum gewinnen und um massgebliche Fortschritte beim Schutz von Bevölkerung und Umwelt erzielen zu können.

Die neue Fachstrategie Mobilität wird «Stadtverkehr 2025» in absehbarer Zeit ablösen. Deshalb und aufgrund der seit Start von «Stadtverkehr 2025» erfolgten medientechnologischen Entwicklung ist dies der letzte Jahresbericht in bisheriger Form. Künftig werden Datenindikatoren zu Verkehr und Mobilität sowie die zentralen, im Aktionsplan festgehaltenen Massnahmen zur Erreichung der strategischen Ziele im Rahmen des städtischen Internetauftritts publiziert. Dies ermöglicht eine zeitnähere Aktualisierung von Daten und Massnahmen, aber auch attraktivere und interaktive Darstellungsmöglichkeiten. Die bewährten strategischen Planungen und die sich noch in Umsetzung befindenden Massnahmen von «Stadtverkehr 2025» werden in die neue Mobilitätsstrategie übernommen, dabei wo nötig aktualisiert oder ergänzt und nahtlos weiterbearbeitet.

Auch das Jahr 2023 wird wieder wichtige strategische Entscheide und Umsetzungen mit sich bringen: Die Verkehrsbetriebe Zürich werden ihre Netzentwicklungsstrategie 2040 vorlegen, welche die nötigen Ausbauschritte zur Weiterentwicklung des ÖV-Netzes aufzeigt. Der unter Federführung des Umwelt- und Gesundheitsschutzes ausgearbeitete Massnahmenplan «Netto null CO₂» mit vielen Massnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen soll ebenso in Kraft treten wie der neue, darauf abgestimmte Masterplan Energie, die aktualisierte strategische Planung «Urbane Logistik und Gewerbeverkehr» und das Gesamtkonzept zur Förderung der Elektromobilität. Die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt und weitere städtische Dienstabteilungen arbeiten mit Hochdruck an der Umsetzung des Velovorzugsroutennetzes, der dritten Etappe Strassenlärmsanierung und vieler weiterer Infrastrukturprojekte, die Platz schaffen für den Fuss- und den Veloverkehr, Strassenräume bezüglich Aufenthaltsqualität und Biodiversität aufwerten und Hitzeminderungsmaßnahmen realisieren. Alle diese Bestrebungen sollen dazu beitragen, dass Zürich lebenswert bleibt, aber klimaneutral wird.



«Brings uf d' Strass!» an der Entlisbergstrasse im Sommer 2022. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Impressum

Herausgeberin

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

Beschlossen vom Stadtrat am 12.7.2023

Redaktionelle Bearbeitung

Tiefbauamt

Lektorat

korrektor24 GmbH, Rebstein

Satz und Layout

anstalt.ch, Zürich

Fotografie

siehe Bildlegenden
Titelbild: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Am Bericht beteiligte Stellen

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