



Stadt Zürich

STADTVERKEHR 2025

BERICHT 2014

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

IMPRESSUM

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt

Beteiligte

Informationsbeauftragte des Stadtrats (SKZ)

Finanzverwaltung (FVW)

Stadtentwicklung (STEZ)

Dienstabteilung Verkehr (DAV)

Stadtpolizei (Stapo)

Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ)

Grün Stadt Zürich (GSZ)

Amt für Städtebau (AfS)

Energiebeauftragter (EB)

Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz)

Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

Schulamt (SAM)

Gestaltung/Fotografie: dreh gmbh, Zürich

Foto Filippo Leutenegger: Pressedienst

Papier: RecyStar Polar

Auflage: 500 Exemplare

Kontakt:

Telefon 044 412 27 22



www.facebook.com/stadtverkehr2025

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

Zürich, September 2015

INHALT

VORWORT	5
EINLEITUNG	6
ZIELERREICHUNG	8
Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	12
Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern	13
Kapazität für den MIV nicht erhöhen	15
2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	17
Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	18
Qualität des öffentlichen Raums steigern	21
AKTIONSPLAN	22
FAZIT UND AUSBLICK	30

BEILAGE ZUM BERICHT

mit detaillierten Informationen zu den Indikatoren
und Massnahmen des Aktionsplans via Internet erhältlich

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025



VORWORT

zum dritten Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

2014 war ein gutes Jahr für «Stadtverkehr 2025». Die Teileröffnung der Durchmesserlinie der SBB im Juni zusammen mit der Anbindung des Bahnhofs Löwenstrasse an das städtische Tram- und Busnetz war ein Meilenstein für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, dem leistungsfähigsten Transportmittel im Stadtverkehr-Mix. Vom ausgebauten Angebot werden über 400 000 Personen profitieren, die täglich im Hauptbahnhof Zürich ankommen oder umsteigen. Damit ist die Voraussetzung gegeben, den grössten Teil des prognostizierten Verkehrswachstums mit Bahn, Tram, Bus, zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln. Das ist eine wichtige Voraussetzung, wenn wir die gesteckten Ziele von «Stadtverkehr 2025» anstreben wollen. Die Personenströme im Hauptbahnhof, aber auch in Altstetten und Oerlikon zirkulieren dank neuer und grösser dimensionierter Zugänge hindernisfrei. Der Kredit für den Ausbau der Velostation Süd bei der Europaallee wurde bewilligt.

Das Zürcher Stimmvolk hat am 14. Juni 2015 mit dem Gegenvorschlag zur Velo-Initiative einen Rahmenkredit über 120 Mio. Franken für kommunale Veloinfrastrukturen genehmigt. In den nächsten rund 20 Jahren sollen damit kommunale Radrouten sowie Velostationen und Abstellplätze gebaut werden. Damit kann weiter in Velo- und Zweiradstationen rund um die Bahnhöfe investiert werden. Denn Zweiräder sollen auf kurzen und mittleren Strecken und als Zubringer zu den Bahnhöfen auch den öffentlichen Verkehr in den Spitzenzeiten entlasten. Parallel dazu wird auch die Umsetzung der regionalen Masterplan-Routen weiter voran getrieben.

Der Gewerbeverkehr ist für die Stadt wichtig. Er stellt die Grundversorgung der Menschen mit den kleinen und grossen Dingen für das tägliche Leben sicher. Bisher waren noch keine Massnahmen formuliert worden, die einen gewerbespezifischen Beitrag zu «Stadtverkehr 2025» zum Ziel hatten oder sich unterstützend für diesen Sektor auswirkten. Mit der strategischen Planung «Gewerbeverkehr» schliessen wir nun diese Lücke.

Eine gewerbefreundliche Stadt ist zudem eine Stadt der kurzen Wege. Denn zu Fuss und mit dem Velo einkaufen ist dann attraktiv, wenn es in allen Quartieren genügend Läden mit einem breiten Angebot gibt. Zu dieser verbesserten Lebensqualität trägt auch die Erhöhung der Qualität öffentlicher Räume in den Quartierzentren und der Innenstadt bei. Als prominentes Beispiel wurde 2014 der Sechseläutenplatz offiziell eingeweiht und schnell bevölkert.

Neben den grossen Brocken gab es auch 2014 wieder viele kleinere Projekte und Massnahmen, die helfen, den Verkehr in Zürich stadt- und umweltverträglich abzuwickeln. Damit können die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Rahmenbedingungen für das Gewerbe und die Wirtschaft optimiert werden.

Stadtrat Filippo Leutenegger
Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement



HAAB
WALSER



BACHS

Tel. 01 858 40 70
Fax 01 858 27 70
www.haabwalsers.ch

Markt Hohenquart
Dienstag und Freitagmorgen

Markt Oberdorf
Mittwoch und Samstagmorgen



EINLEITUNG

Mit «Stadtverkehr 2025» hat Zürich seine verkehrspolitischen Ziele gesetzt, ergreift Massnahmen, um diese zu erreichen, und überprüft die Zielerreichung jährlich mit Indikatoren. Der vorliegende Bericht informiert über die aktuelle Verkehrssituation in der Stadt Zürich, die Fortschritte bei der Umsetzung der geplanten Massnahmen im Berichtsjahr 2014 und zeigt die Entwicklungen im Hinblick auf die Zielerreichung auf.

Die Teileröffnung der Durchmesserlinie im letzten Sommer war für das S-Bahn-System im Grossraum Zürich ein weiterer Entwicklungsschritt. Die S-Bahn ist das Rückgrat der Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich und stellt ein Paradebeispiel für den vernetzten Verkehr mit dem Umland dar. Die Anzahl der Pendlerinnen und Pendler hat sich seit 1990 beinahe verdreifacht und wird weiter steigen. Bei der Übernahme des zusätzlichen Verkehrs im dicht überbauten Raum ist der öV das effizienteste und damit auch wichtigste Verkehrsmittel. Die Verflechtungen zwischen der Kernstadt und dem Umland sind stark. Täglich pendeln 213 000 Personen in die Stadt Zürich und 59 000 Personen aus der Stadt Zürich hinaus. Die regionale Zusammenarbeit wird immer wichtiger. Es geht nicht nur darum, die Verkehrspolitik zu versachlichen, sondern auch darum, Gemeinsamkeiten zu finden, Allianzen zu schaffen und gemeinsame Verkehrsprojekte zu stärken. Neu als Massnahme in den Aktionsplan aufgenommen ist deshalb das Projekt «Fil Bleu», eine entlang der Glatt führende Fuss- und Veloverkehrsachse, die gemeinsam von den Gemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen, Zürich und dem Kanton getragen wird. Dieses Projekt führt nicht ins Zentrum der Stadt Zürich, sondern verbindet die Siedlungsråder entlang der Gemeindegrenzen.

Eine für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktive Stadt zeichnet sich durch öffentliche Stadträume mit hoher Qualität aus: Qualität für den Aufenthalt, eine gute räumliche Orientierung, ideale Anbindung an Haltestellen, Hindernisfreiheit, eine hohe Durchlässigkeit und grosszügige Zirkulationsflächen. Von der Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes profitieren die Fussgängerinnen und Fussgänger stark, denn wo man sich gerne aufhält, geht man auch gerne zu Fuss. Exemplarisch zeigt sich dies am Sechseläutenplatz, den die Bevölkerung noch vor der offiziellen Einweihung im April 2014 für sich entdeckt und intensiv genutzt hat.

Als neue strategische Planung wird der Gewerbeverkehr aufgenommen. Das Gewerbe ist wichtig für Zürich. Die vielen kleinen Betriebe aus publikumsorientierten und produzierenden Branchen machen die Stadt und ihre Quartiere lebendig und vielfältig. Das Gewerbe stellt zusammen mit den Filialen der Grossverteiler lokal Konsumgüter und Dienstleistungen bereit und schafft eine Vielzahl unterschiedlicher Arbeitsplätze in der Stadt. Damit sorgt das Gewerbe massgeblich für kurze Wege. Die Massnahmen im Aktionsplan haben zum Ziel, die Fahrten des Lieferverkehrs durch die Entwicklung einer Kooperationsplattform zu reduzieren, die Erreichbarkeit von Güterumschlagflächen zu verbessern und den Einsatz stadtverträglicher Fahrzeuge wie Elektrolastwagen zu fördern.

Die Förderung der Elektromobilität trägt allgemein dazu bei, die Bevölkerung zu schützen, indem Luftschadstoff- und Lärmemissionen verringert werden. Gleichzeitig ergibt sich ein Beitrag zu dem Ziel, die 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich der Mobilität umzusetzen. Voraussetzung dafür ist, dass die Stromproduktion aus erneuerbaren Quellen erfolgt. Werden Elektrofahrzeuge nicht zusätzlich, sondern als Ersatz für benzin- und dieselbetriebene Fahrzeuge angeschafft und platzsparende Modelle gewählt, bewirkt eine solche Entwicklung eine Steigerung der Lebensqualität. Während sich der elektrische Antrieb bei Trams und Trolleybussen seit langem etabliert hat und den weitaus grössten Teil der Elektromobilität darstellt, verzeichnen die E-Bikes erst in den letzten Jahren rasante Zuwachsraten. Reine Elektroautos, -lieferwagen oder -lastwagen sind im Stadtverkehr noch selten. Die Elektromobilität wird als Querschnittsthema in verschiedenen strategischen Planungen behandelt und dort gefördert, wo es zweckmässig ist. Im Aktionsplan als Massnahme enthalten ist die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80. Trolleybusse sind aufgrund ihrer fahrzeugspezifischen Merkmale besonders geeignet für den Einsatz auf Linien in dichten städtischen Busnetzen mit starken Steigungen. Eine weitere Massnahme hat die Förderung der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr zum Ziel.

ZIELERREICHUNG

Wo stehen wir heute?

Ausgewählte Indikatoren (siehe Übersicht) bilden die Entwicklung von «Stadtverkehr 2025» ab, und zwar bezogen auf die gesetzten Ziele. Als Ausgangspunkt für die Berichterstattung gilt das Jahr 2012, in dem die neuen Artikel in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quinquies} und 124) in Kraft getreten sind und «Stadtverkehr 2025» gestartet wurde. Der weitere Entwicklungsverlauf wird entsprechend auf diesen Zeitpunkt bezogen.

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

Erläuterung der Symbole

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

«Stadtverkehr 2025» steht 2014 zwei Jahre nach seiner Lancierung noch am Anfang. Erwartungsgemäss konnten bisher nur einzelne der beschlossenen Massnahmen des Aktionsplans überhaupt umgesetzt werden und Wirkung entfalten, beispielsweise einige provisorische Velomassnahmen rund um den See oder Optimierungsmassnahmen für die bessere Zugänglichkeit der Bahnhöfe.

Die Indikatoren, auf deren Grundlage die Zielerreichung bewertet wird, werden in ihrer Entwicklung nicht nur durch die Umsetzung von Massnahmen beeinflusst, sondern auch durch andere allgemeine Faktoren wie die Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen sowie die Witterung. Für die Indikatoren, die auf Erhebungen beruhen wie der Bevölkerungsbefragung oder dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr, liegen für 2014 keine neuen Daten vor.

Für das Ziel **Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen** liegen 2014 nur für die «städtischen Verkehrsmengen», einen der insgesamt drei Indikatoren, neue Daten vor. Demnach kann der Veloverkehr, der mit einem Anteil von nur 4% am Gesamtverkehr das am wenigsten genutzte Verkehrsmittel in der Stadt darstellt, gegenüber 2012, dem Start von «Stadtverkehr 2025», das grösste Wachstum vorweisen (+15%). Die Zusammenhänge mit der Witterung wurden detaillierter untersucht und die Ergebnisse auf den folgenden Seiten 10 und 11 dargestellt. Der öV als absolut grösster Anteil konnte noch leicht zunehmen, beim MIV konnte das niedrigere Niveau seit Eröffnung der Westumfahrung 2009 weiterhin gehalten werden. Beim Fussverkehr zeichnet sich seit Einführung der Dauerzähler im Jahr 2013 eine leicht positive Entwicklung ab, die aber in den nächsten Jahren noch bestätigt werden muss. Insgesamt weisen die Entwicklungen also in die richtige Richtung, allerdings ist der Fortschritt bisher nur mässig. Die Entwicklung muss sich in den nächsten Jahren noch verstärken, damit das Ziel erreicht werden kann. Für die Entwicklung des Modalsplits liegen 2014 keine neuen Daten vor.

Das **Angebot und die Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs** haben sich insgesamt verbessert. Für den Fussverkehr entstanden neue oder neu gestaltete Fusswege wie der Spulenweg. Der Röschibachplatz wurde als eines der Quartierzentren neu gestaltet, und es entstanden vier zusätzliche Begegnungszonen. Auch der öV hat sich 2014 in Bezug auf das Angebot der Tram- und Buslinien sowie die Pünktlichkeit verbessert. Problematisch bleiben Angebot und Attraktivität für den Veloverkehr. Die Zufriedenheit der Velofahrenden liegt mit einer Note von 3,7 gemäss Bevölkerungsbefragung 2013 deutlich hinter der Zufriedenheit mit dem Fussverkehr oder öV. Die Verbesserung der Qualität des Haupt- und Komforttroutennetzes für den Veloverkehr ging 2014 noch nicht ganz planmässig voran. Grundsätzlich brauchen die Massnahmen Zeit für den Planungsprozess, so dass die Qualitätsverbesserungen erst für die kommenden Jahre zu erwarten sind. Zudem steht das Velo während des Planungsprozesses im knappen öffentlichen Raum in Konkurrenz zu anderen Ansprüchen wie beispielsweise denen des öV, Auto- und Fussverkehrs. Die Zielerreichung wird vor allem in zeitlicher Hinsicht wegen der vielen Zielkonflikte insgesamt als kritisch beurteilt.

Gut erreichbar ist weiterhin das Ziel, die **Kapazität für den MIV nicht zu erhöhen**. Aktuell ist kein Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen bis 2025 geplant. Gleiches gilt für das Angebot an öffentlich zugänglichen Parkplätzen, das über die vergangenen Jahre mit etwa 67000 Parkplätzen eine relativ konstante Anzahl ausweist und in den nächsten Jahren nicht ausgebaut werden soll. Das Ziel, die **Qualität des öffentlichen Raums** zu steigern, ist ebenfalls gut erreichbar. Für 2014 liegen zwar keine neuen Daten aus der Bevölkerungsbefragung vor, in den vergangenen Jahren waren aber jeweils zwei Drittel der Bevölkerung der Meinung, dass die Stadt im Hinblick auf die Verbesserung der Stadtraumqualität genau im richtigen Masse aktiv ist. Ein Beispiel aus dem Berichtsjahr ist der neue Sechseläutenplatz, den die Bevölkerung noch vor der offiziellen Einweihung im April 2014 für sich entdeckt hat.

Die Ziele der **2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität** für den landseitigen Verkehr sind hoch gesteckt. Die aktuellsten Werte von 2012 zeigen gegenüber denjenigen von 2010 kaum eine Veränderung. Bezogen auf die Treibhausgasemissionen wird ein leichter Rückgang sichtbar, während die Werte beim Primärenergieverbrauch nahezu konstant geblieben sind. Der Fortschritt beider Indikatoren fällt somit mässig aus. Die Zielerreichung bis 2025 bleibt kritisch.

Beim **Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs** weisen die Indikatoren im Berichtsjahr insgesamt nur auf geringe Fortschritte bei der Entwicklung hin. Der Indikator für die Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion weist über 600 Personen aus, für die sich die seit 2012 umgesetzten Massnahmen bereits auswirken. Allerdings entspricht dies nur einem Bruchteil der Personen, die profitieren könnten, würden alle geplanten Massnahmen umgesetzt. Für fast alle Streckenabschnitte, für die seit 2012 Tempo 30 verfügt wurde, liegen Einsparungen vor. Der Fortschritt fällt daher nur mässig aus. Der Indikator für die Verkehrssicherheit zeigt einen guten Fortschritt, indem die Anzahl der verunfallten Personen im MIV, die etwa der Hälfte aller Verunfallten entspricht, weiterhin rückläufig ist. Die Steigerung beim Veloverkehr muss im Zusammenhang mit den stark gestiegenen Frequenzen gesehen werden, wie auf den Seiten 10 und 11 detaillierter erläutert wird. Die Entwicklung beim öV ist aufgrund der geringen absoluten Anzahl der Verunfallten stärkeren Schwankungen unterworfen, so dass der ausgewiesene Anstieg der im öV Verunfallten nicht überbewertet werden darf. Der Fussverkehr weist einen leichten Rückgang der Verunfallten aus. Der Indikator für die Stickstoffdioxid-Belastung zeigt keine wesentlichen Veränderungen und liegt weiterhin leicht über dem Grenzwert. Für die Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit liegen 2014 keine neuen Daten vor. Gemäss Bevölkerungsbefragung von 2011 ist die Zufriedenheit mit der Note 5,0 als Mittelwert in der Bevölkerung hoch. Die Indikatoren lassen den Schluss zu, dass der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs grundsätzlich gegeben ist.

Veloverkehr mit Zunahmen 2014

Der Veloverkehr ist mit einem Anteil von nur 4 % am Gesamtverkehr die am wenigsten genutzte Verkehrsart in der Stadt Zürich. An den automatischen Velozählstellen stiegen die Frequenzen im letzten Jahr aber deutlich um insgesamt 14 Prozent gegenüber dem Vorjahr respektive 15 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2012. Etwa im gleichen Masse stieg die Anzahl Tage mit schöner Witterung, insbesondere im Frühling und Herbst. Dass an schönen Tagen mehr Velofahrende unterwegs sind, ist leicht nachvollziehbar. Vertiefte Analysen zeigen aber auch, dass an Tagen mit Regen und Kälte an den Zählstellen 2014 eine deutliche Zunahme von etwa einem Drittel gegenüber Tagen mit schlechtem Wetter im Jahr 2012 festgestellt werden konnte, während an Tagen mit schönem Wetter 2014 etwa gleich viele Velofahrende unterwegs waren wie 2012.

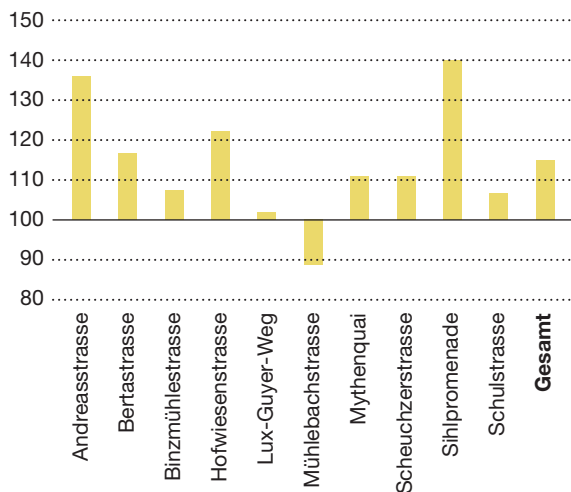
Die Karte auf Seite 11 zeigt die Lage der aktuellen automatischen Velozählstellen im Routennetz des Masterplans

Velo. Grundsätzlich werden in der Innenstadt und auf den zu- respektive wegführenden Veloachsen die höchsten Aufkommen gezählt. Bei schöner Witterung werden die angegebenen Durchschnittswerte teilweise deutlich übertroffen, während bei schlechter Witterung die Frequenzen sinken.

Aber nicht nur die Frequenzen stiegen 2014. Sind mehr Velofahrende unterwegs, passieren auch mehr Unfälle, so dass die Anzahl der mit dem Velo verunfallten Personen 2014 in ähnlichem Masse stieg.

In den vergangenen Jahren wurden diverse Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur in der Stadt umgesetzt. Dazu zählen der Aufgang zur Lettenbrücke, die Quartierverbindung Oerlikon sowie die Lagerstrasse. Insgesamt wurden seit 2012 fast 13 Mio. Franken auf kommunaler Ebene und nochmals etwa vier Mio. Franken überkommunal investiert. Weitere Massnahmen sind geplant.

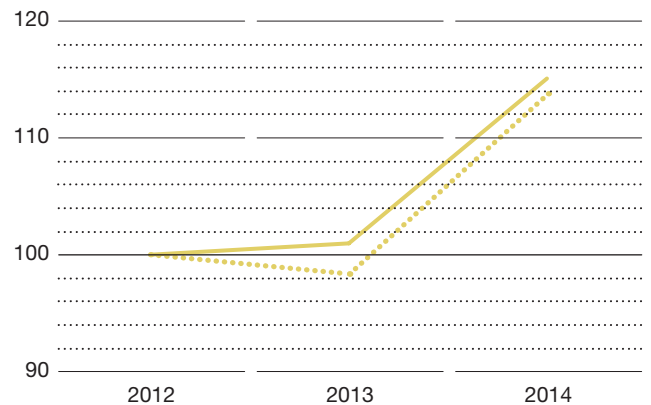
Basisjahr 2012 (= 100 Indexpunkte)



Die Velofrequenzen weisen 2014 gegenüber 2012 (= 100 Indexpunkte) mit Ausnahme der Mühlebachstrasse, wo der Veloverkehr zeitweise durch eine Baustelle behindert wurde, deutliche Zunahmen auf.

— Frequenz Velo
 mit dem Velo verunfallte Personen

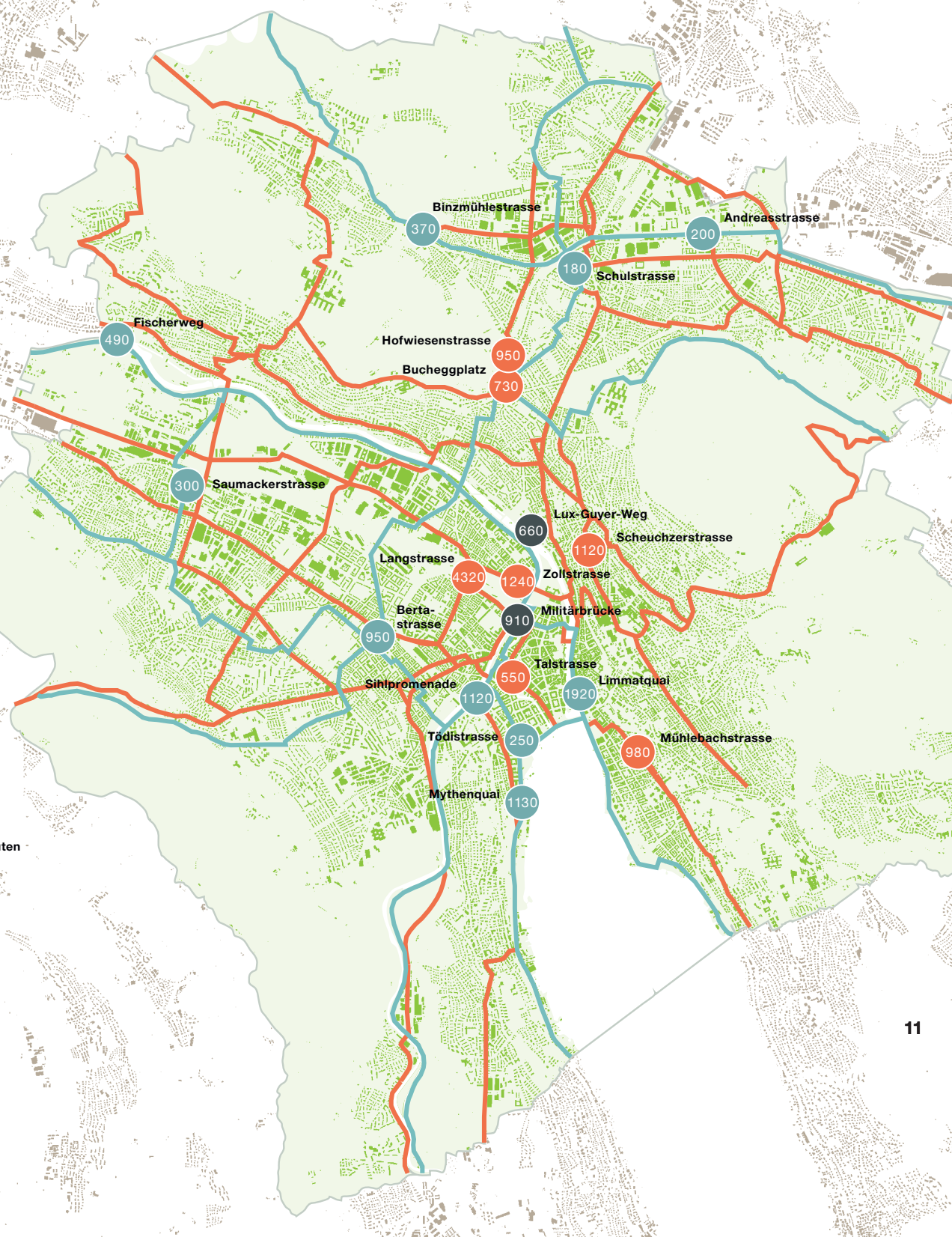
Basisjahr 2012 (= 100 Indexpunkte)



Die Anzahl der mit dem Velo verunfallten Personen entwickelte sich in den letzten drei Jahren parallel zu den Velofrequenzen.

Durchschnittliche
Tagesfrequenzen
des Veloverkehrs an
den Zählstellen der:

- 111 Komfortrouen
- 89 Hauptrouen
- 102 sonstigen Velorouen



Die Abbildung zeigt die durchschnittlichen Tagesfrequenzen des Veloverkehrs an den Zählstellen entlang des Komfort- und Hauptrouennetzes sowie sonstiger Velorouen. Die Frequenzen einzelner Tage können je nach Wetter teilweise sogar deutlich von diesen Mittelwerten abweichen.

Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

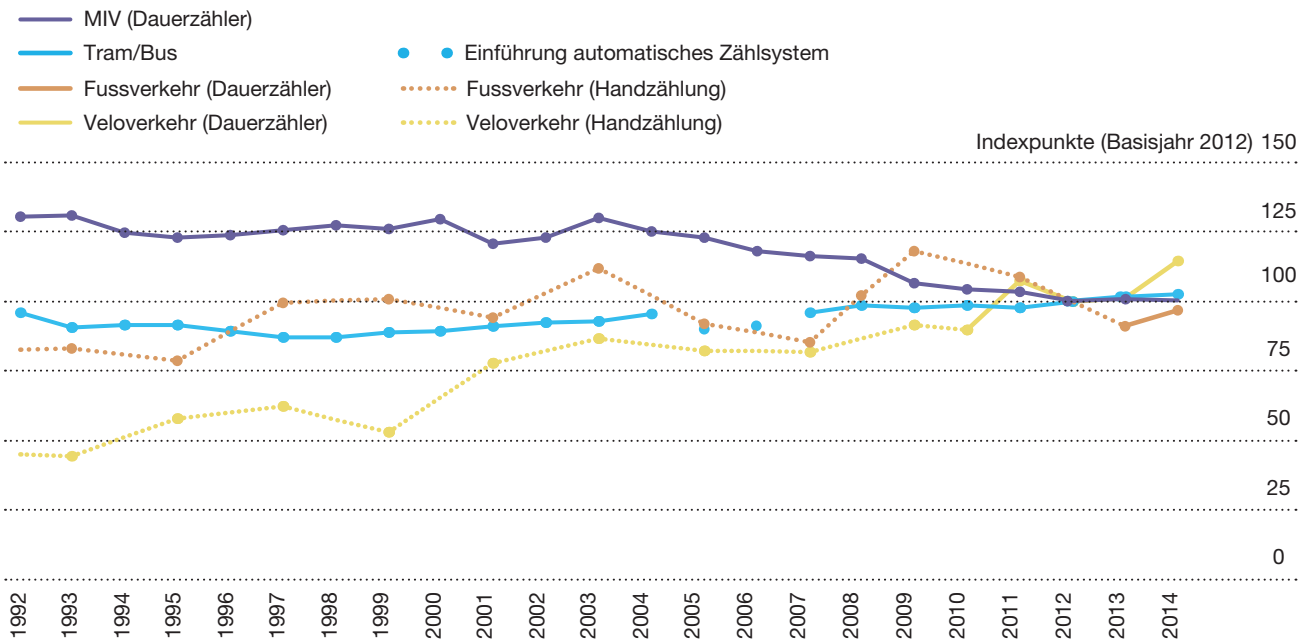


Zürich ist die grösste Schweizer Stadt mit über 400 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und fast ebenso vielen Arbeitsplätzen. Entsprechend gross ist das Verkehrsaufkommen, und die Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. Da-

mit der Verkehr auch in Zukunft effizient, stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden kann, muss insbesondere der öV, aber auch der Fuss- und Veloverkehr, einen immer grösseren Anteil der steigenden Verkehrsmenge übernehmen.



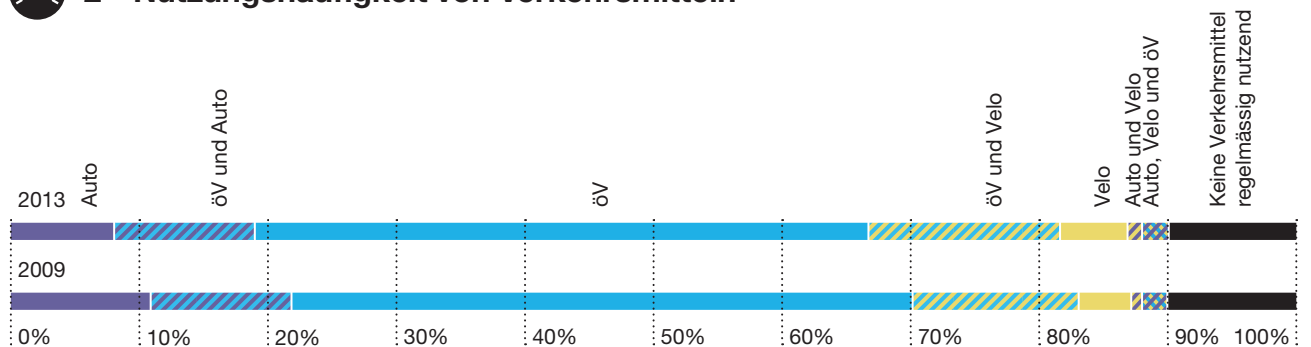
1 Städtische Verkehrsmengen



Die Verkehrsmengen auf dem Stadtgebiet haben sich gegenüber dem Referenzjahr 2012 insgesamt leicht positiv entwickelt. Die deutlichste Zunahme verzeichnet der Veloverkehr (plus 14,5 Indexpunkte), der aber auch von einer höheren Anzahl Tagen mit schönem Wetter profitieren konnte. Auch Busse und Trams, die in der Stadt Zürich am häufigsten als Verkehrsmittel genutzt werden, konnten nochmals zulegen (plus 2,3). Beim Autoverkehr konnte das niedrigere Niveau seit Eröffnung der Westumfahrung 2009 weiterhin gehalten werden. Beim Fussverkehr zeichnet sich seit Einführung der Dauerzähler im Jahr 2013 eine leicht positive Entwicklung ab, die aber in den nächsten Jahren noch bestätigt werden muss.



2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln *

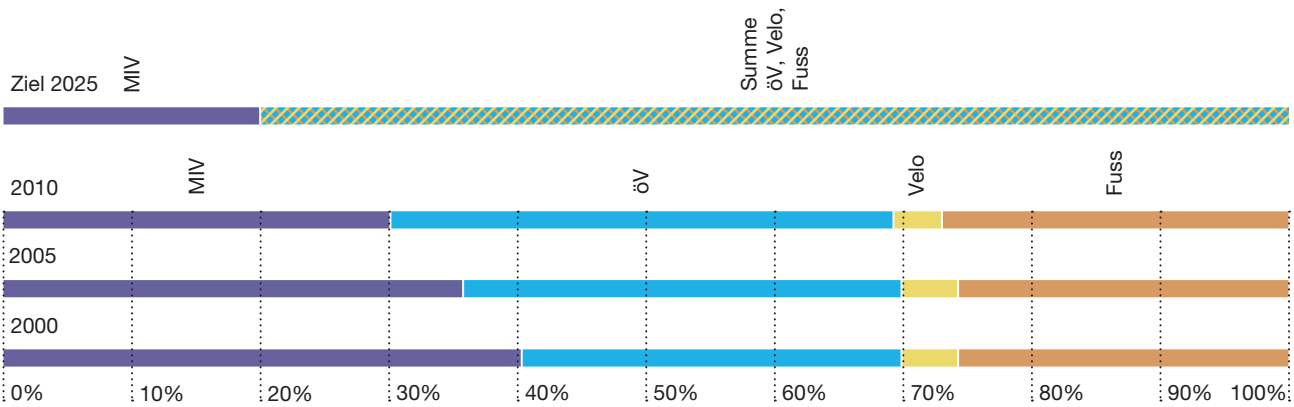


Drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung wählen auch 2013 vorrangig und regelmässig den öV, sei es ausschliesslich (48%) oder zusätzlich zu anderen Verkehrsmitteln. Das Auto und das Velo werden dagegen nur von einem Viertel respektive einem Fünftel regelmässig genutzt.

* Keine neuen Daten verfügbar.



3 Modalsplit*



Der Modalsplit für die in der Stadt zurückgelegten Wege zeigt den öV als beliebtestes Verkehrsmittel.

* Keine neuen Daten verfügbar.

Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern

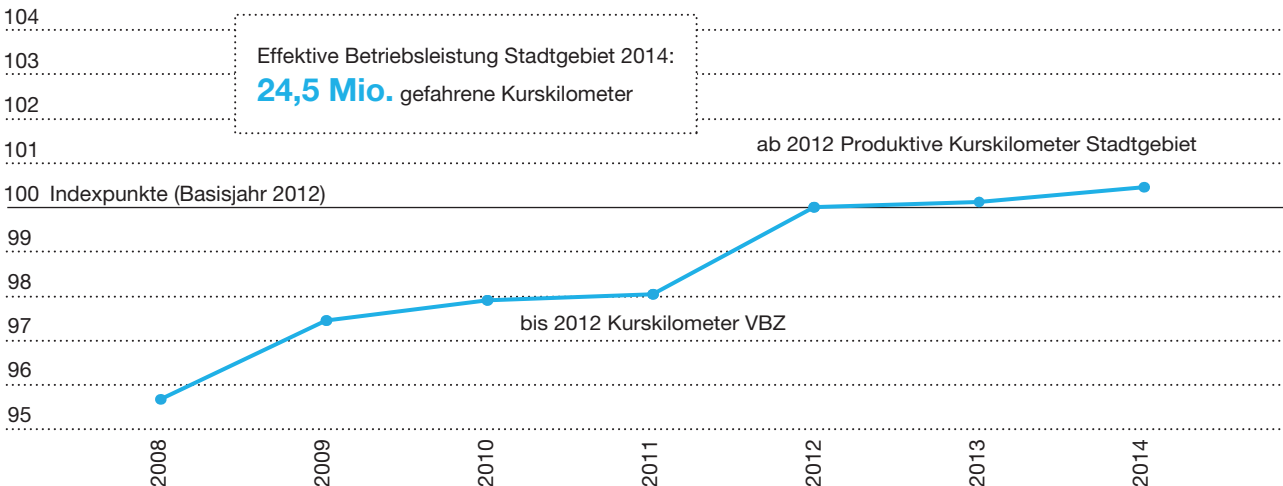


Im öV hat die Stadt Zürich bereits einen sehr hohen Standard erreicht. Das gilt auch für den Fussverkehr. Beim Veloverkehr sind jedoch Verbesserungen nötig, namentlich in der Infrastruktur des Routennetzes.

Damit das steigende Verkehrsaufkommen nicht zu einer Zunahme des MIV führt, sondern vom öV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden kann, müssen Angebot und Attraktivität dieser Verkehrsmittel hoch sein und laufend verbessert werden.



4 öV-Angebot

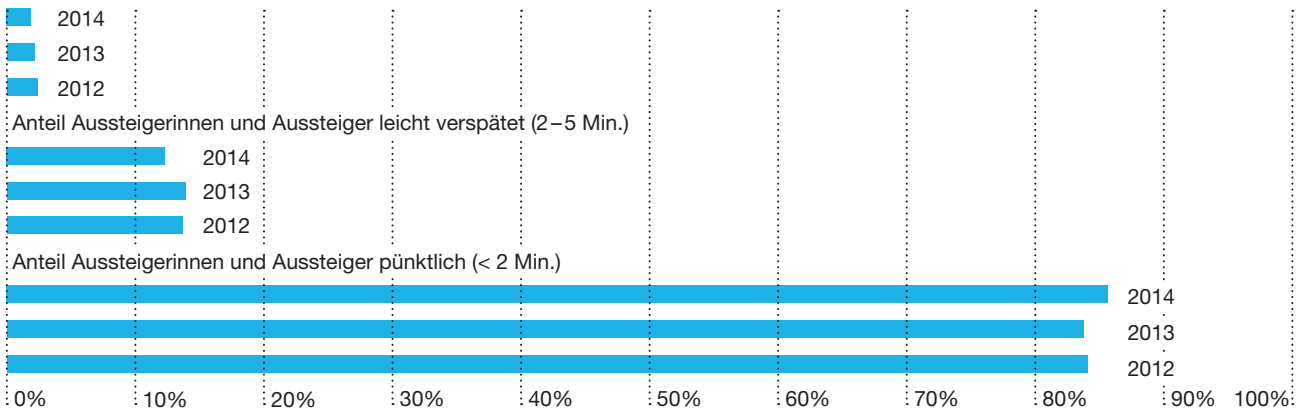


Das Angebot der Tram- und Buslinien in der Stadt wurde auch 2014 weiter ausgebaut. Die Angebotserweiterung fiel aber im Vergleich zur Periode 2011/12 wiederum gering aus.



5 Pünktlichkeit des öV

Anteil Aussteigerinnen und Aussteiger verspätet (> 5 Min.)



Das hohe Niveau der Pünktlichkeit bei Trams und Bussen der VBZ konnte in der Stadt 2014 sogar noch verbessert werden. Nur 1,8% der Fahrgäste erlebten nennenswerte Verspätungen. 85,8% der Fahrgäste kamen pünktlich an.



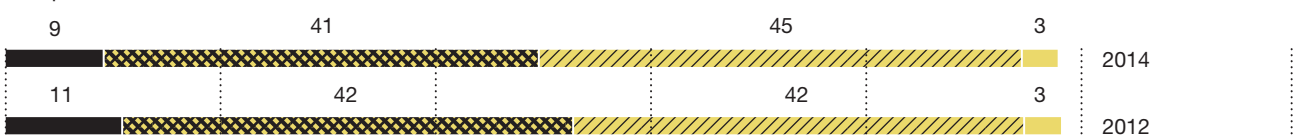
6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

	Seit 2012	Im Jahr 2014	
Neue Fusswege	3,9 km	0,7 km	Mühleweg (0,2 km) • Spulenweg (0,5 km)
Neu gestaltete Plätze/ aufgewertete Quartierzentren	14	4	Quarz Birmensdorferstrasse • Bahnhofstrasse • Quarz Nordbrücke • Oerliker Bahnhof Süd
Neue Begegnungszonen	17	4	In Böden • Leonhard-Ragaz-Weg • Lintheschergasse • Regina-Kägi-Strasse

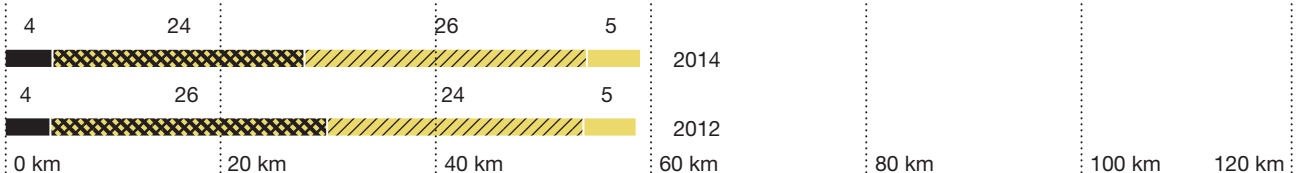


7 Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

Hauptrouthen



Komfortrouthen



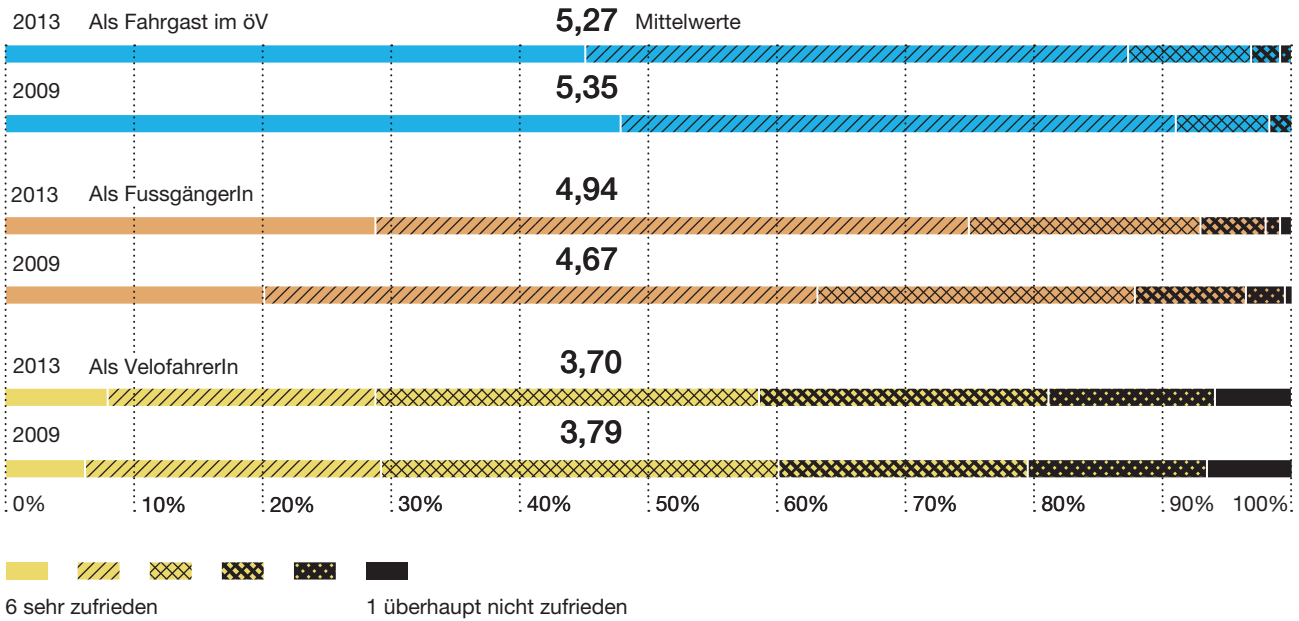
Qualitätsstufe A+ («Standardanforderungen übertroffen»)
 Qualitätsstufe B («Minimalanforderungen erfüllt»)

Qualitätsstufe A («Standardanforderungen erfüllt»)
 Qualitätsstufe C («keine spezifische Velomassnahme vorhanden»)

Die Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes verbessert sich nur langsam: Im Jahr 2014 hat ein weiterer Kilometer die Minimalanforderungen neu erfüllt. Insgesamt entwickelt sich die Qualität in die richtige Richtung, so dass die Verbesserungen gegenüber 2012 inzwischen deutlich erkennbar sind.



8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität*



In der Bevölkerungsbefragung von 2013 erhält der öV wiederum die besten Noten. Deutliches Verbesserungspotenzial gibt es nach wie vor beim Veloverkehr.

* Keine neuen Daten verfügbar.

Kapazität für den MIV nicht erhöhen



Der MIV ist für den Wirtschaftsstandort Zürich von grosser Bedeutung, eignet sich aber weniger für die effiziente Abwicklung grosser Verkehrsmengen. Zudem sind mit dem MIV auch immer negative Auswirkungen für die Umwelt, die Wohnbevölkerung und das Stadtleben verbunden. Die Kapazität für den

MIV soll daher trotz steigender Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen nicht erhöht werden. Dies soll durch den Verzicht auf einen Ausbau des Strassenverkehrsnetzes sowie eine entsprechende Parkierungspolitik und Verkehrssteuerung bewirkt werden.

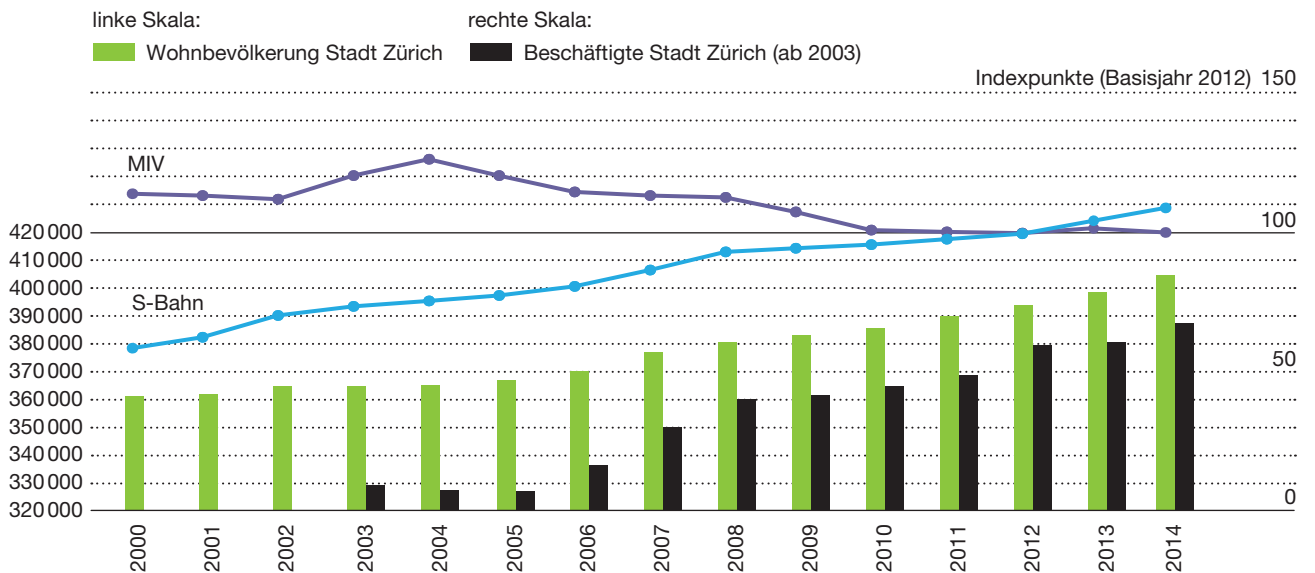
15



9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2014 wurden **keine** Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert. Auch am Konzept der Zufahrtdosierung wurde nichts verändert. Die Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für den MIV wurde **nicht erhöht**.

Verkehrsmengen an der Stadtgrenze



Die Anzahl Fahrgäste an der Stadtgrenze nahm 2014 mit der Teileröffnung der Durchmesserlinie deutlich zu (Index 109). Die Verkehrsmengen des MIV blieben auf dem Niveau von 2012 und halten weiterhin das deutlich niedrigere Niveau im Vergleich zu den Zahlen vor Eröffnung der Westumfahrung.



10 Parkplatzangebot*

im Jahr

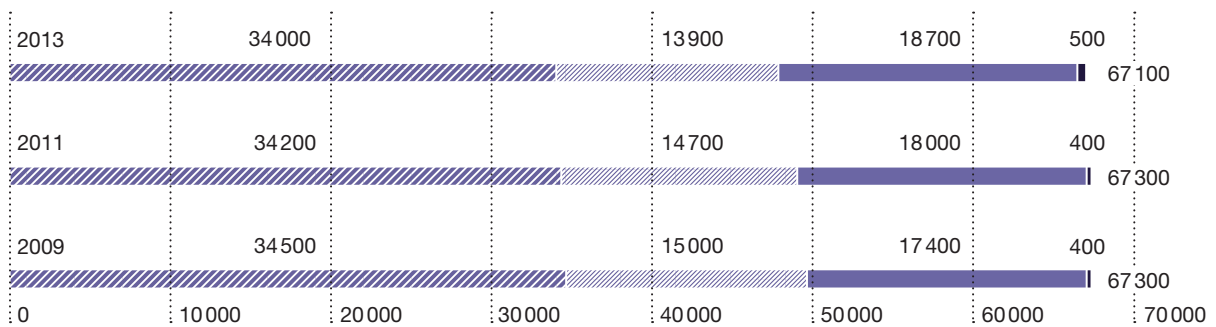
2013

Parkplätze insgesamt in der Stadt

270000

2011

270000



Öffentliche Parkplätze

Strassenparkplätze Blaue Zone Weiss markierte Strassenparkplätze in Parkhäusern PP für behinderte Menschen (Strassen-PP und Parkhäuser)

Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze insgesamt hat sich gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2011 kaum verändert. Während die Parkplätze in Parkhäusern dem Trend vergangener Jahre folgend um rund 700 zunahmen, reduzierten sich die weiss markierten Parkplätze. Dazu beigetragen hat die Eröffnung des Parkhauses Opera im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Sechseläutenplatzes.

* Keine neuen Daten verfügbar.

2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

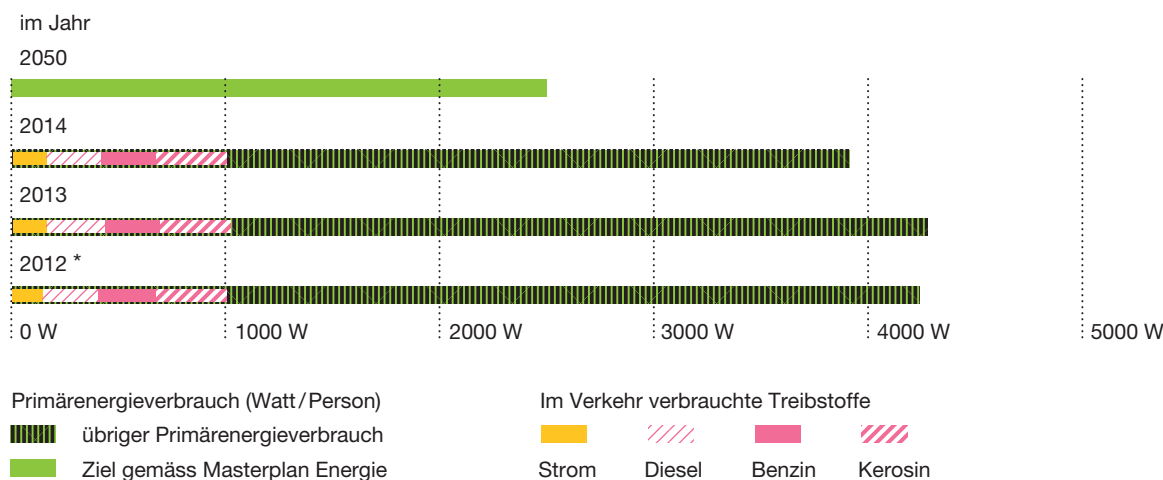


Im Jahr 2008 beschlossen die Stimmberechtigten der Stadt Zürich, die nachhaltige Entwicklung der Stadt zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zu verankern. Das heisst, Energieeffizienz anzustreben, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und erneuerbare Energiequellen zu fördern. Der Primärenergieverbrauch soll auf 2000 Watt pro Person gesenkt werden, während die Treibhausgasemis-

sionen bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr zu reduzieren sind.

Auch der Verkehr hat einen Beitrag zu diesem Ziel zu leisten: Ansatzpunkte bilden die Effizienzsteigerung der Motorfahrzeuge, weniger und kürzere Fahrten oder der Wechsel zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

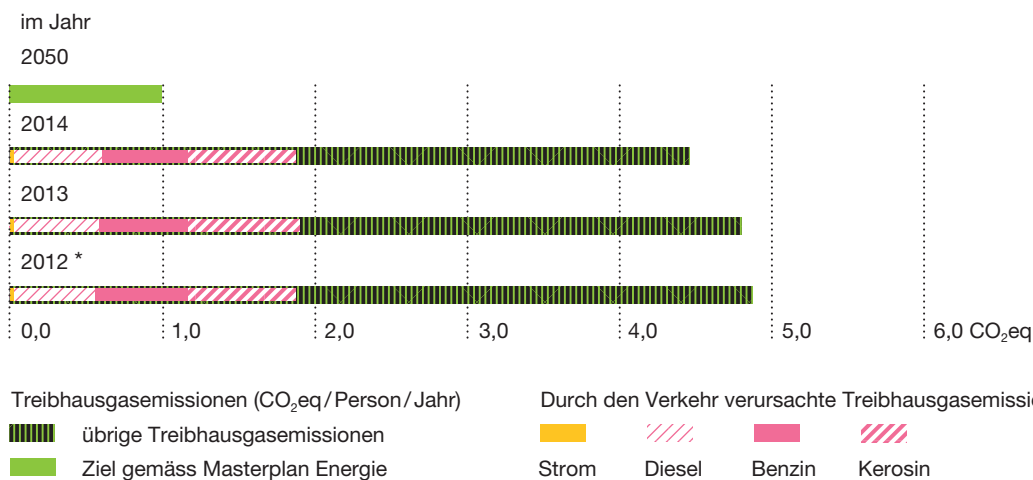
11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr



Der Verbrauch von Benzin, Diesel und Strom zeigt in den letzten Jahren beim landseitigen Verkehr keine nennenswerten Veränderungen. Weitere Massnahmen sind notwendig, um das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen.

* Aufgrund der Optimierung des Berechnungsmodells weichen die Werte für 2012 leicht von den im letzten Bericht publizierten Werten ab.

12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr



Die Treibhausgasemissionen zeigen beim landseitigen Verkehr in den letzten Jahren keine nennenswerten Veränderungen. Weitere Massnahmen sind notwendig, um das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen.

* Aufgrund der Optimierung des Berechnungsmodells weichen die Werte für 2012 leicht von den im letzten Bericht publizierten Werten ab.

Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

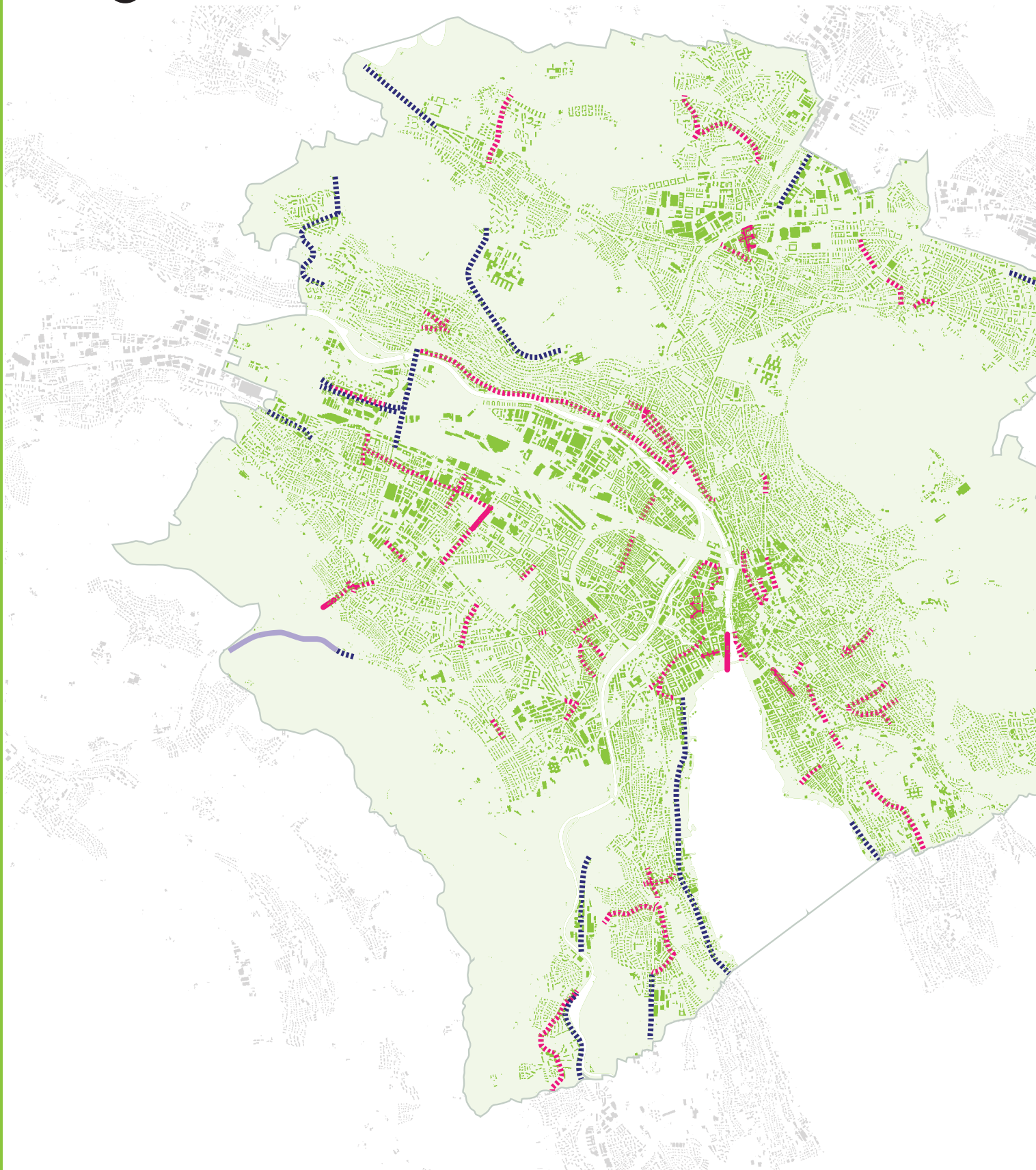


Das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt führt zu Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie zu Verkehrsunfällen. Das wirkt sich negativ auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität und

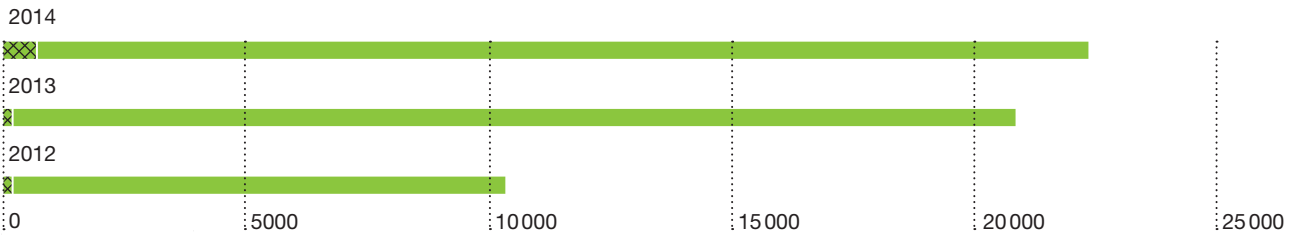
die Gesundheit der Bevölkerung aus. Als geeignete Massnahme gegen diese negativen Effekte hat sich unter anderem die Geschwindigkeitsreduktion erwiesen.



13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion



Anzahl Personen im Jahr



■ Anzahl Personen, die von **umgesetzten** Massnahmen zur Strassenlärmsanierung profitieren (kumuliert seit 2012)

■ Anzahl Personen, die von **geplanten** Massnahmen zur Strassenlärmsanierung profitieren werden (kumuliert seit 2012)

Geplante Temporeduktionen

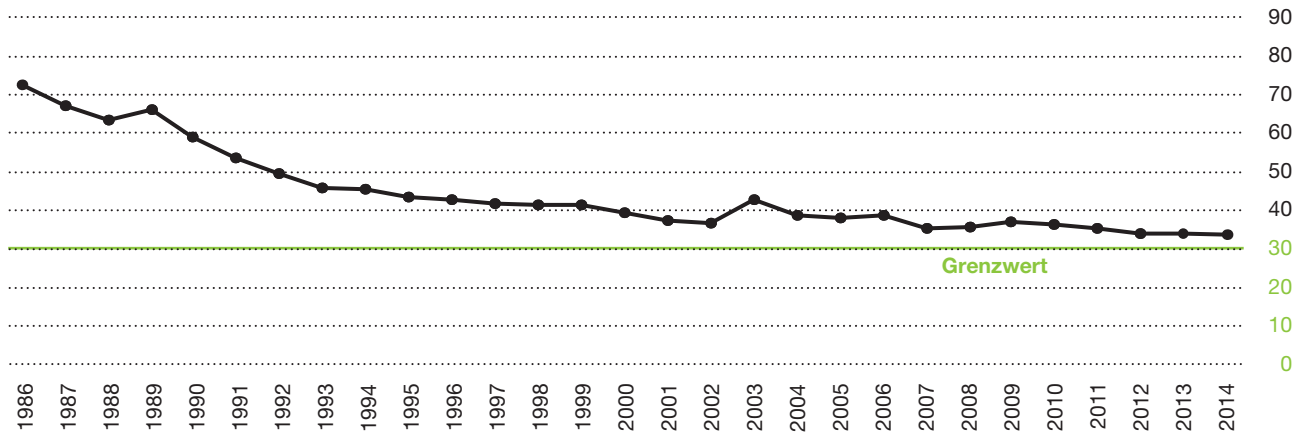
- Einführung von Tempo 30 geplant ■ Tempo 30 eingeführt
- Einführung von Tempo 50 geplant ■ Tempo 50 eingeführt
- Einführung von Tempo 60 geplant ■ Tempo 60 eingeführt
- Stadtgrenze

Knapp 21 900 Personen wohnten 2014 an Streckenabschnitten, für die Geschwindigkeitsreduktionen geplant und beschlossen sind und die dadurch von Lärmreduktionen profitieren werden. Einige Massnahmen konnten 2014 umgesetzt werden, wodurch sich für weitere gut 600 Personen die Lärmreduktionen bereits auswirken. Bei den übrigen ausgeschriebenen oder aufgelegten Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion sind noch immer Einsprachen hängig, so dass die ausgeschriebenen Massnahmen zur Lärmreduktion bisher kaum umgesetzt werden konnten. Geschwindigkeitsreduktionen bewirken neben der Senkung der Lärmbelastung auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit.



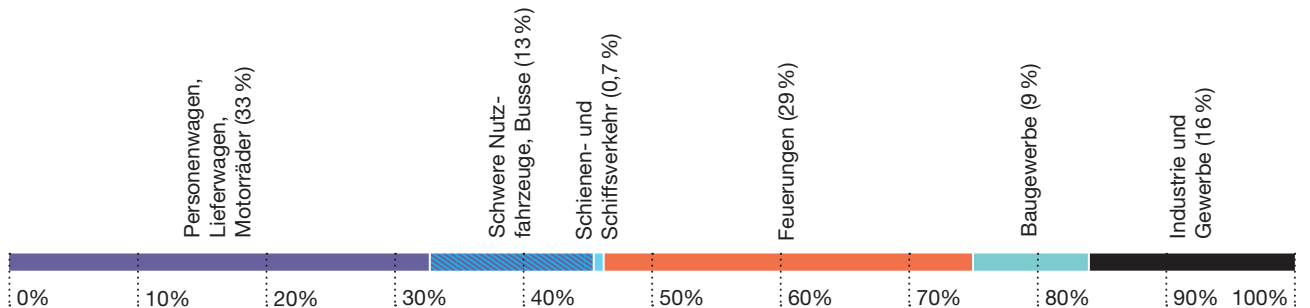
14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Konzentration [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]



Trotz grosser Erfolge bei der Emissionsreduktion von Stickoxiden verharren die Jahresmittelwerte von NO₂ über dem Grenzwert. Seit dem Jahr 2000 hat sich der Abwärtstrend zudem deutlich abgeflacht.

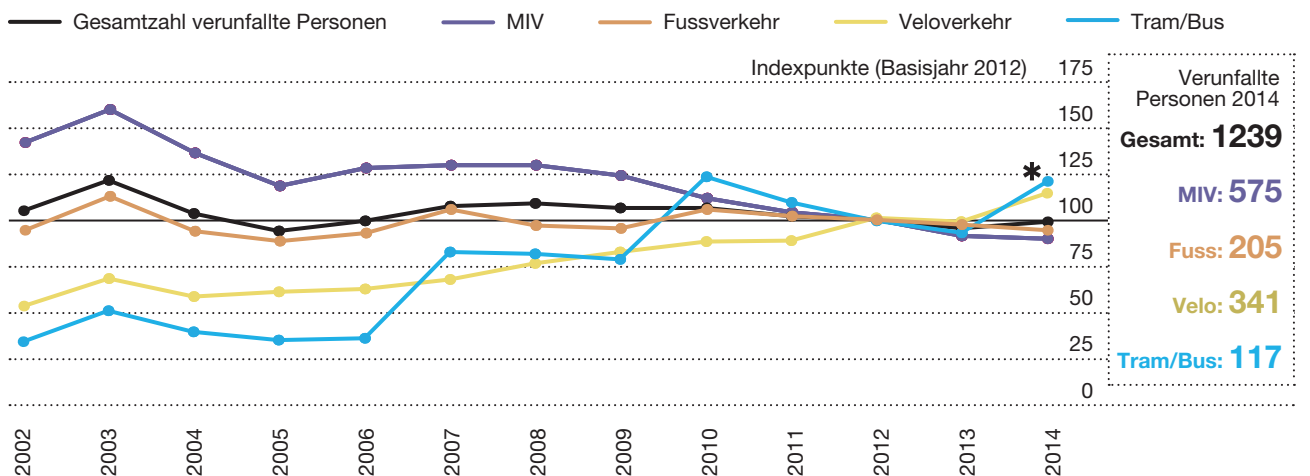
Quellen der NO_x-Emissionen



Hauptquelle der NO_x-Emissionen ist der motorisierte Strassenverkehr mit einem Anteil von etwa 45 % (Stand 2010, AWEL Kanton Zürich). Die Feuerungen in Haushalten sind zusammen mit der Industrie und dem Gewerbe (v. a. Baustellen) für gut die Hälfte der Emissionen verantwortlich.



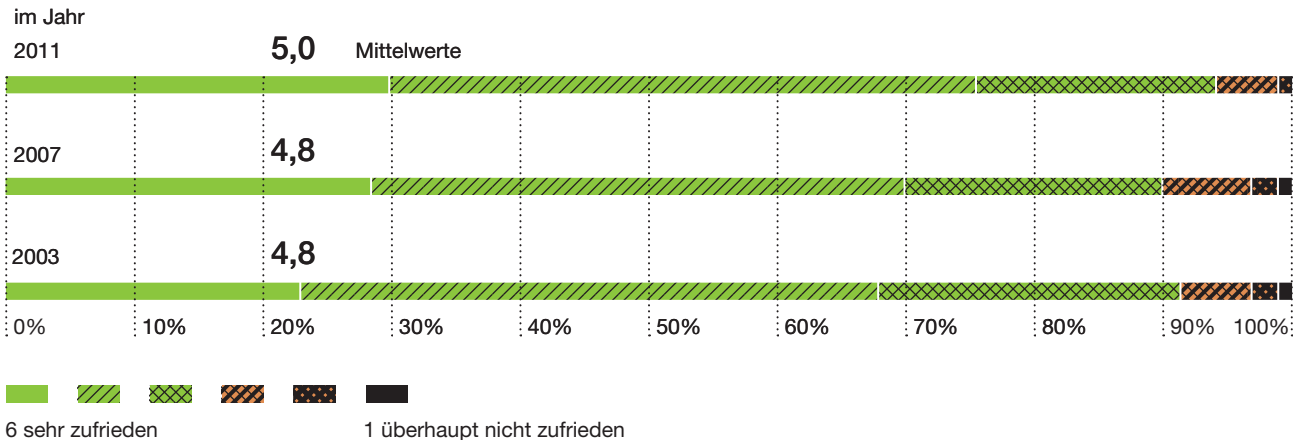
15 Verkehrssicherheit



Nach einem Rückgang im letzten Jahr lag die Gesamtzahl der Verunfallten 2014 wieder fast beim Ausgangswert von 2012. Auffällig ist der Anstieg der Verunfallten beim Veloverkehr, der einen Wert von 113,3 Indexpunkten erreicht und damit ähnlich stark zunimmt wie die Verkehrsmenge der Velofahrenden. Beim Fussverkehr und MIV sind die Zahlen der Verunfallten leicht rückläufig.

* Aufgrund der geringen absoluten Anzahl verunfallter Personen beim öV können zufällige Schwankungen in einzelnen Jahren zu extremen Index-Werten führen, die als einzelne Werte aber Zufälle bleiben und nicht als Trend interpretiert werden dürfen. Zudem wurden erst seit 2007 **alle** Unfälle mit Personenschaden der Polizei gemeldet. Der Anstieg der Verunfallten gegenüber früheren Jahren ist auch darauf zurückzuführen.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit*



Die Verkehrssicherheit im Quartier erhält von der Bevölkerung gute Noten und hat sich gegenüber früheren Jahren verbessert.

* Keine neuen Daten verfügbar.

Qualität des öffentlichen Raums steigern

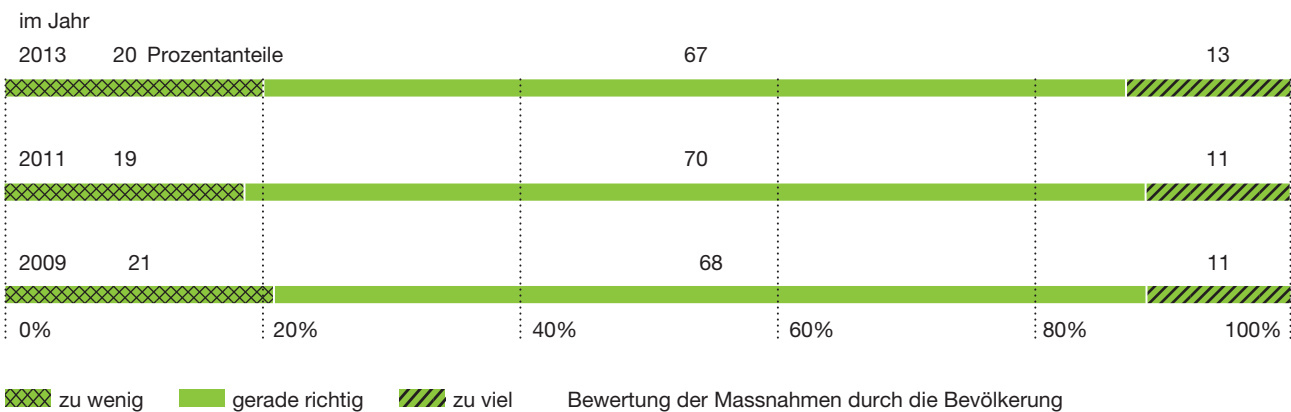


Mit der Verdichtung der Stadt – mehr Wohnungen, Arbeitsplätze und Verkehr – steigen die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum. Er erhält als Aufenthalts- und Begegnungsraum zunehmende Bedeutung.

Neue Infrastrukturprojekte stellen immer auch Chancen dar, neue Akzente zu setzen und den gestiegenen Nutzungsbedürfnissen gerecht zu werden.

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität*

21

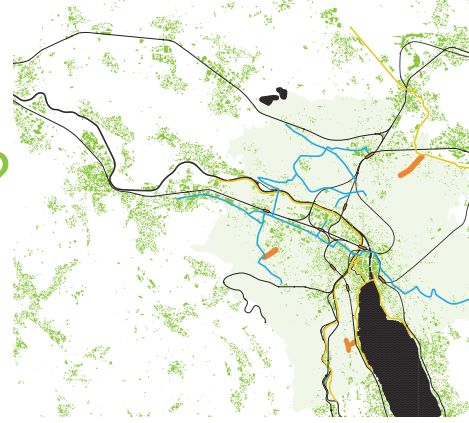


Zwei Drittel der Zürcher Bevölkerung waren auch 2013 mit den Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität zufrieden. In dem verbleibenden Drittel gibt es sowohl Personen, die mehr Aktivitäten der Stadt gutheissen würden, wie solche, nach deren Ansicht die Stadt bereits zu viel unternimmt.

* Keine neuen Daten verfügbar.

AKTIONSPLAN

Was planen wir für die Zukunft?



2014 neu hinzugekommene Planungen oder Massnahmen



VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie

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



Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren

Attraktivität des öffentlichen Raums für den Fussverkehr erhöhen und Verbesserungen für den Veloverkehr umsetzen.



Masterplan Velo

Steigerung der Velonutzung dank eines durchgängigen, sicheren Velorouten-netzes. Sensibilisierung und Schulung der Verkehrsteilnehmenden.

Strategische Planungen
Massnahmen Aktionsplan

Tram Affoltern

Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zugänge S-Bahn-Station

Tramlinie 2 bis Schlieren (im Zusammenhang mit Limmattalbahn)

Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 und Verlängerung nach Witikon

Elektrifizierung Buslinie 80

Elektrifizierung Buslinie 69

Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden

Aufwertung Quartierzentrum Morgental

Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse

Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai)

Velostation Süd am Hauptbahnhof

Veloroute Sihl-Limmat mit Veloquerung Hauptbahnhof

Veloroute Seebecken

Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse-Talstrasse

Veloverleih

«Fil bleu» Glattal



Fortschritt 2014

Der Kredit für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke wurde in der Volksabstimmung bestätigt.

Im Projekt «Tramlinie 2 bis Schlieren» wurde beschlossen, die Linienführung auf der Badenerstrasse wie bestehend umzusetzen.

Beim Tram Affoltern kam es zu terminlichen Verzögerungen. Die Planungsarbeiten für die Verlängerung der Linie 31 nach Witikon sowie für neue Busspuren in der Hohlstrasse sind angelaufen.

Für die Massnahme «Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden» wurde mit Vertreterinnen und Vertretern des Quartiers im Dezember ein «Runder Tisch» durchgeführt, um nochmals die verschiedenen Haltungen im Quartier zu hören. Ein weiterer Termin ist für 2015 geplant. Bei der Aufwertung Sihlstrasse/Bahnhofstrasse befinden sich die Vorstudien für die vom MIV befreiten Strassenzüge vor der Planauflage gemäss §13 Strassengesetz. Das Projekt für die Uraniastrasse wird aufgrund mehrerer Einwendungen optimiert und angepasst. Dadurch verzögert sich die Realisierung um ein weiteres Jahr. Die Aufwertung des Quartierzentrums Morgental wurde überarbeitet und soll ab 2017 umgesetzt werden.

Die Planungen für die verschiedenen Velorouten sind auf gutem Weg, jedoch aus diversen Gründen verzögert. Bei der Veloroute Seebecken konnten einige provisorische Massnahmen um den See herum umgesetzt werden. Im Oktober 2014 schrieb das Tiefbauamt ein Veloverleihsystem aus.

Rund CHF 400 Mio.

Gesamte Investitionskosten für Tram Affoltern, Tramverbindung Hardbrücke inklusive Zugänge S-Bahn-Station, Tramlinie 2 bis Schlieren, Elektrifizierung Linien 69 und 80 sowie Verlängerung nach Witikon.

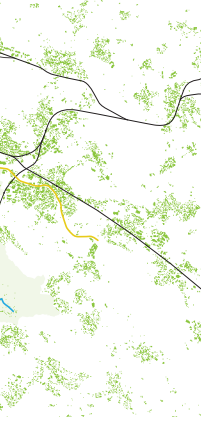
CHF 50 Mio.

Gesamtkosten für Aufwertung der Quartierzentren Albisrieden und Morgental, Neugestaltung Riviera und Aufwertung Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse.

CHF 35 Mio.

Summe der zusätzlichen Infrastrukturkosten gemäss Masterplan Velo beim Hauptbahnhof. Für die neue Massnahme «Fil bleu» ist noch keine Kostenschätzung vorhanden.

Kostenschätzung bis 2025



Der Aktionsplan enthält Massnahmen, die zur Zielerreichung von «Stadtverkehr 2025» einen wesentlichen Beitrag leisten. Sie werden von der Stadt mit hoher Priorität weiterentwickelt und mit den involvierten Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern abgestimmt. Die Massnahmen sind in verschiedenen strategischen Planungen verankert.

Im Berichtsjahr 2014 wurden neu Massnahmen aus der strategischen Planung «Gewerbeverkehr» in den Aktionsplan aufgenommen. Zudem wurde die Massnahme «Fil bleu» Glattal sowie die Optimierung der Verkehrsabläufe am Bellevue aus den bestehenden strategischen Planungen ergänzt.



Mobilitätsberatungen

Die Beratungsangebote informieren und unterstützen die Zielgruppen bei der Umsetzung von Massnahmen für die stadtverträgliche Mobilität. Sie richten sich vor allem an grössere Unternehmen, das Gewerbe, Siedlungen und Schulen.



Strassenlärmsanierung

Schutz der lokalen Wohnbevölkerung durch den Überlandpark sowie durch Temporeduktion auf zahlreichen Strassenabschnitten und anderen Massnahmen an der Quelle.



Parkraumplanung und -bewirtschaftung

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

Mobilität und Wohnen

Mobilität für Jugendliche

Überlandpark (Einhausung Schwamendingen)

Tempo 30 auf kommunalen Strassen
Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen

Teststrecken lärmarme Beläge



Tarifanpassung weisse Parkplätze

Kompensation Parkplätze Blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze

Im Projekt «Mobilität und Wohnen» wurden Pilotprojekte mit städtischen und genossenschaftlichen Siedlungen sowie eine Bedürfnisanalyse bei privaten Immobilienunternehmen durchgeführt. Das Beratungsangebot ist auf dieser Basis im Aufbau.

Für das Projekt «Mobilität für Jugendliche» wurde das Detailkonzept erstellt und die Lancierung für 2015 vorbereitet.

Bis Ende 2014 sind 5 der 12 kreisweisen «Akustischen Projekte» aufgelegt worden. Es hat sich gezeigt, dass sowohl gegen die Erleichterungsanträge im Rahmen der «Akustischen Projekte» (Verzicht auf Tempo 30 bzw. 50) wie auch gegen die Verkehrsanordnungen für Temporeduktionen Einsprachen erhoben wurden. Die Umsetzung kann erst nach Abschluss der Rechtsmittelverfahren erfolgen.

Zu Testzwecken wurde entlang eines Abschnitts der Überlandstrasse ein lärmarmes Belag eingebaut. Dieser soll zusammen mit weiteren Teststrecken in den nächsten Jahren Erkenntnisse über die Entwicklung der Lärmwirkung, Einbau- und Materialqualität sowie Kosten über die Zeit liefern.

Die Vorlage an den Gemeinderat zur Anpassung der Tarife für weisse Parkplätze ist vom Stadtrat im Oktober verabschiedet worden. Die Beratung der Vorlage wurde in der gemeinderätlichen Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr im Dezember 2014 aufgenommen.

Die Kompensation der Parkplätze in der Blauen Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze wurde auf Wohngebiete fokussiert, in denen ein Überangebot privater Parkplätze besteht, so dass Erfahrungen gesammelt werden können.

CHF 0,2 Mio./Jahr

Jährliche Kosten der Projekte «Mobilität und Wohnen» und «Mobilität für Jugendliche».

Rund CHF 300 Mio.

Gesamtkosten Überlandpark (Überdeckung Schwamendingen) sowie Umsetzung der beschlossenen Tempo-30-Abschnitte auf kommunalen Strassen.

Bei der Veränderung der Bewirtschaftung weisser Parkplätze steht den Mehreinnahmen ein Mehraufwand für Implementierung und Kontrolle gegenüber. Werden blaue Parkplätze abgebaut, führt dies zu Einnahmeverlusten.

AKTIONSPLAN

Was planen wir für die Zukunft?



2014 neu hinzugekommene Planungen oder Massnahmen



Verkehrsmanagement

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



Aufwertung Bahnhöfe

Differenzierte Massnahmen zur besseren Zugänglichkeit verschiedener Stadtbahnhöfe.



Gewerbeverkehr


Neue oder optimierte Lösungen für die effiziente, stadtverträgliche Abwicklung.

Strategische Planungen Massnahmen Aktionsplan

Steuerung der Zufahrtsachse

Rosengartenstrasse

Optimierungspaket für mehr Sicherheit an Knoten

Optimierung der Verkehrsabläufe am Bellevue 


Kurzfristiges Optimierungspaket

Bahnhöfe

Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten

Kooperationsplattform

urbane Güterlogistik

Optimierung von Güterumschlagflächen 

Förderung der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr 

Das Projekt «Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse» wurde im Februar 2014 vom Regierungsrat genehmigt, und im April hat der Gemeinderat dem Objektkredit zugestimmt.

Im Rahmen des Optimierungspakets für mehr Sicherheit an Knoten wurden insgesamt 121 Knoten mit Verbesserungspotenzial ermittelt. Für 28 dieser Knoten, die mit erster Priorität behandelt wurden, konnten bis Ende des Jahres bereits Verbesserungsmaßnahmen definiert werden. Ab 2015 sollen diese laufend umgesetzt werden.

Die kurzfristigen Optimierungsmassnahmen sind teilweise bereits umgesetzt. So wurden an verschiedenen Bahnhöfen unter anderem neue Veloabstellplätze bereitgestellt. Die baulichen Massnahmen sind weiter vertieft worden und sollen 2015 umgesetzt werden. Für die kleineren Bahnhöfe wurden Mängel erhoben, auf deren Grundlage 2015 ein Massnahmenkonzept erarbeitet werden soll. Die Verbreiterung der westseitigen Unterführung am Bahnhof Altstetten wurde noch nicht gestartet.

Als einzige dieser neuen Massnahmen wurde das Projekt «Kooperationsplattform urbane Güterlogistik» unter der Leitung der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) bereits gestartet. Die Stadt beteiligt sich als Partnerin an diesem innovativen Forschungsprojekt.

Noch keine umfassende Kostenschätzung vorhanden.

Umsetzung «Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse» rund CHF 6 Mio.

Rund CHF 10 Mio.

Massnahmen mit Umsetzung bis ca. 2020 inkl. kurzfristigem Optimierungspaket (ca. CHF 2 Mio.)

Für die Massnahmen liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Kostenschätzung bis 2025



Gewerbeverkehr: Blumenlieferant im Quartierzentrum

Die neue strategische Planung: Gewerbeverkehr

Ein gesundes Gewerbe ist für Zürich wichtig. Die vielen kleinen Betriebe aus publikumsorientierten und produzierenden Branchen machen die Stadt und ihre Quartiere lebendig und vielfältig. Das Gewerbe stellt zusammen mit den Filialen der Grossverteiler lokal Konsumgüter und Dienstleistungen bereit und schafft eine Vielzahl unterschiedlicher Arbeitsplätze in der Stadt. Damit sorgt das Gewerbe für Lebensqualität durch kurze Wege, die bequem zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können.

Gemäss Betriebszählung 2008 gibt es in der Stadt Zürich insgesamt 9912 Betriebe mit 60593 Beschäftigten, die dem Gewerbe zugerechnet werden können. Dies ergibt einen Anteil von 38% an allen Arbeitsstätten bzw. von 17% an allen Beschäftigten. Über den Anteil des Gewerbeverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt Zürich gibt es noch keine spezifischen Erhebungen. Die Frequenzen von Liefer- und Lastwagen an kantonalen Zählstellen lassen aber auf einen Anteil von insgesamt etwa 10% schliessen. Dabei konzentriert sich der Gewerbeverkehr auf die Morgenstunden und erreicht dann deutlich höhere Anteile, die lokal, insbesondere im Zusammenhang mit der Anlieferung, immer wieder zu grossen Problemen führen.

Die bisher zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele ergriffenen Massnahmen wirken sich auch auf das Gewerbe aus, da es die bestehende Verkehrsinfrastruktur ebenso nutzt wie andere Verkehrsteilnehmende. Bisher wurden aber noch keine Massnahmen formuliert, die einen gewerbespezifischen Beitrag zum «Stadtverkehr 2025» zum Ziel haben

oder sich unterstützend für diese wichtige Zielgruppe auswirken. Um diese Lücke zu schliessen und bessere Lösungen für die effiziente, stadtverträgliche Abwicklung des Gewerbeverkehrs zu finden, wurde der «Gewerbeverkehr» neu als strategische Planung mit mehreren Massnahmen in den Aktionsplan aufgenommen.

Mit der Beteiligung der Stadt Zürich an dem Forschungsprojekt «Kooperationsplattform für urbane Güterlogistik» leistet die Stadt ihren Beitrag zur Entwicklung eines tragfähigen City-Logistik-Konzepts zusammen mit der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW), dem Gewerbeverband der Stadt Zürich (GVZ), einem innovativen Unternehmen der Softwarebranche und Partnern aus der Logistikbranche.

Die «Optimierung von Güterumschlagsflächen» greift ein häufig genanntes Problem des Gewerbes auf. Im Fokus stehen die Überprüfung zeitlicher und räumlicher Zufahrtsbeschränkungen, die Erreichbarkeit von Parkfeldern zum Güterumschlag und die Entschärfung von Konflikten mit Fuss- und Veloverkehrsströmen.

Ergänzend soll das Potenzial der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr erhoben und wo sinnvoll gefördert werden. Als leise Verkehrsmittel mit geringen Schadstoffemissionen können sie ihren Beitrag zu einer höheren Lebensqualität im städtischen Raum leisten. Elektrolastwagen werden heute schon versuchsweise von Grossverteilern eingesetzt.

Massnahmen im Aktionsplan

«Stadtverkehr 2025», Stand 2014

Dargestellt sind nur die Massnahmen des Aktionsplans, die sich örtlich zuweisen lassen. Eine Übersicht aller Massnahmen befindet sich auf den Seiten 22–24.

Legende

-  **VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie**
-  **Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren**
-  **Masterplan Velo**
-  **Strassenlärmسانierung durch Tempo- und Verkehrsregimes**
-  **Verkehrsmanagement**
-  **Aufwertung Bahnhöfe**
-  **Attraktivitätssteigerung öffentlicher Raum**
-  **Bahnhöfe mit kurzfristigen Optimierungen**
-  **Massnahmen für den öV**
-  **Massnahmen für den Veloverkehr**

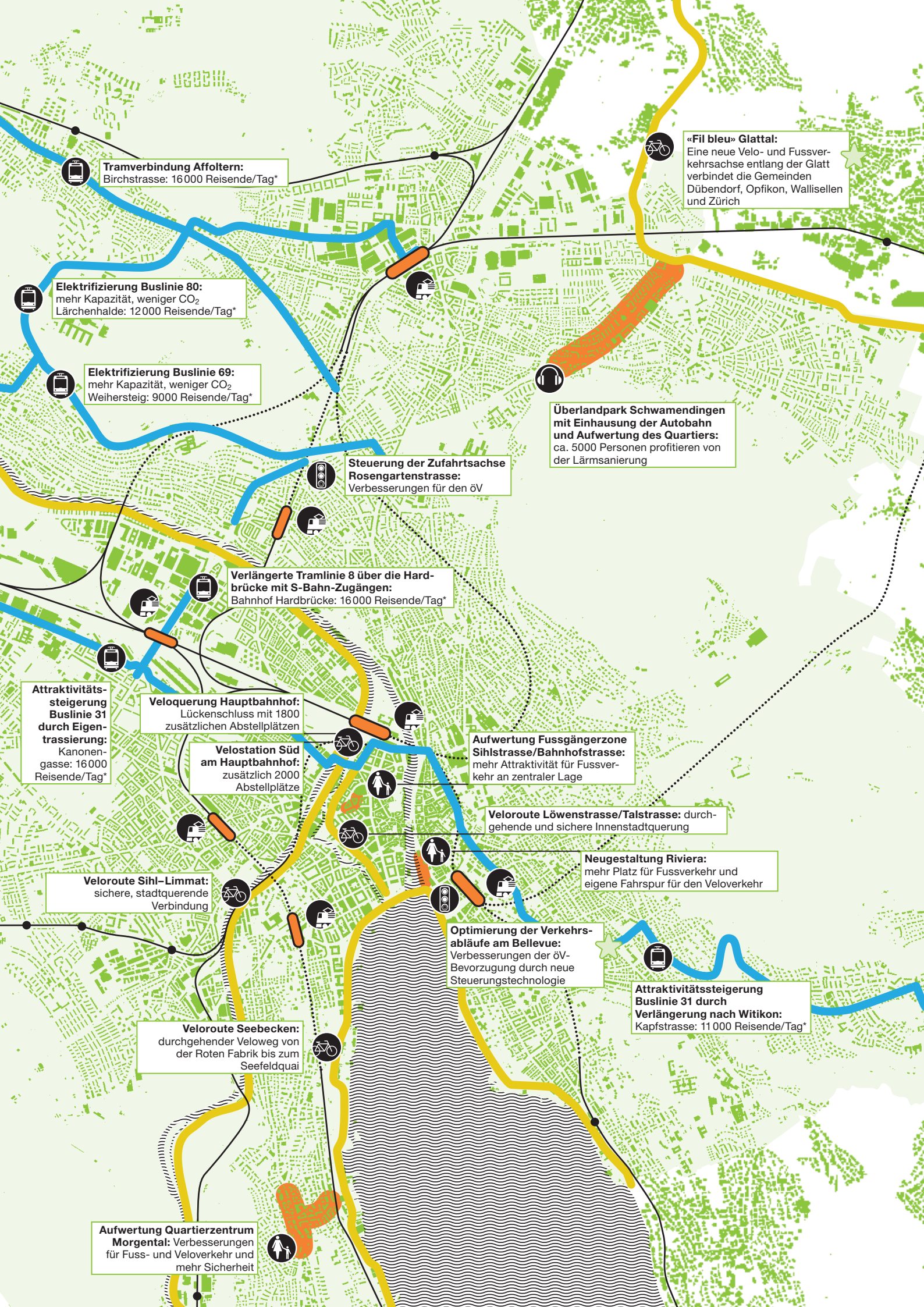
Reisende/Tag* Anpassung Anzahl der erwarteten Reisenden/Tag für die angegebenen Querschnitte aufgrund der Aktualisierung der Datenbasis im Gesamtverkehrsmodell.

Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten:
Kapazitätserhöhung für Umsteigende

Tramlinie 2 bis Schlieren (im Zusammenhang mit Limmattalbahn): Grimselstrasse 20 000 Reisende/Tag*

Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden: Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit

Elektrifizierung Buslinie 80: mehr Kapazität, weniger CO₂ Rautistrasse: 9 000 Reisende/Tag*



Tramverbindung Affoltern:
Birchstrasse: 16 000 Reisende/Tag*

«Fil bleu» Glattal:
Eine neue Velo- und Fussverkehrsachse entlang der Glatt verbindet die Gemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Zürich

Elektrifizierung Buslinie 80:
mehr Kapazität, weniger CO₂
Lärchenhalde: 12 000 Reisende/Tag*

Elektrifizierung Buslinie 69:
mehr Kapazität, weniger CO₂
Weihersteig: 9 000 Reisende/Tag*

Überlandpark Schwamendingen mit Einhausung der Autobahn und Aufwertung des Quartiers:
ca. 5 000 Personen profitieren von der Lärmsanierung

Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse:
Verbesserungen für den öV

Verlängerte Tramlinie 8 über die Hardbrücke mit S-Bahn-Zugängen:
Bahnhof Hardbrücke: 16 000 Reisende/Tag*

Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Eigenstrassierung:
Kanongasse: 16 000 Reisende/Tag*

Veloquerung Hauptbahnhof:
Lückenschluss mit 1800 zusätzlichen Abstellplätzen

Velostation Süd am Hauptbahnhof:
zusätzlich 2000 Abstellplätze

Aufwertung Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse:
mehr Attraktivität für Fussverkehr an zentraler Lage

Veloroute Löwenstrasse/Talstrasse: durchgehende und sichere Innenstadtquerung

Neugestaltung Riviera:
mehr Platz für Fussverkehr und eigene Fahrspur für den Veloverkehr

Veloroute Sihl-Limmat:
sichere, stadtquerende Verbindung

Optimierung der Verkehrsabläufe am Bellevue:
Verbesserungen der öV-Bevorzugung durch neue Steuerungstechnologie










Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Verlängerung nach Witikon:
Kopfstrasse: 11 000 Reisende/Tag*

Veloroute Seebecken:
durchgehender Veloweg von der Roten Fabrik bis zum Seefeldquai

Aufwertung Quartierzentrum Morgental:
Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit

Darstellung des Zielbeitrags

Die Umsetzung der Massnahmen aus den verschiedenen strategischen Planungen wirkt sich immer auf mehrere Ziele gleichzeitig aus und trägt in unterschiedlichem Masse zur Zielerreichung bei.

POSITIVER BEITRAG ZU DEN ZIELEN								
	Angebot und Attraktivität verbessern			MIV-Kapazität nicht erhöhen	2000-Watt-Gesellschaft in der Mobilität umsetzen	Bevölkerung schützen	Qualität öffentlicher Raum erhöhen	Modal-split, öV, Fuss und Velo erhöhen
	öV	Fuss	Velo					
 VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie	■			■	■	■	■	■
 Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren		■	■	■		■	■	
 Masterplan Velo			■	■	■			■
 Parkraumplanung und -bewirtschaftung				■	■	■	■	■
 Strassenlärm-sanierung durch Tempo- und Verkehrsregimes		■	■	■	■	■	■	
 Mobilitätsberatungen			■		■	■		■
 Verkehrsmanagement	■	■	■	■				■
 Aufwertung Bahnhöfe	■	■	■				■	■
 Gewerbeverkehr				■	■	■		■

- Deutlicher positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung
- Geringer positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung
- Kein wahrnehmbar positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung

Weitere Massnahmen tragen zur Zielerreichung bei

Ergänzend zum Fortschritt der Massnahmen des Aktionsplans wurden im Berichtsjahr 2014 Massnahmen umgesetzt, die einen wichtigen Beitrag zum «Stadtverkehr 2025» liefern:

Der neue Sechseläutenplatz	Nachdem der letzte Valser Quarzit bereits im November 2013 verlegt worden war, wurden im Frühling 56 Bäume gepflanzt sowie Sitzbänke und Stühle aufgestellt. Mit einem grossen Fest wurde der neue Platz am 22. April offiziell eingeweiht, nachdem die Bevölkerung ihn bereits früher für sich entdeckt und genutzt hatte. Insgesamt soll der Platz für sechs regelmässige Veranstaltungen im Jahr zur Verfügung stehen. An mindestens 180 Tagen pro Jahr, also während der Hälfte der Zeit, soll er frei und für alle begehbar sein. Die Erfahrung nach dem ersten Jahr zeigt allgemein ein sehr grosses Interesse an dem neuen Platz, sowohl von Seiten der Bevölkerung als auch von Veranstalterinnen und Veranstaltern. Die Gestaltung des Platzes ist geglückt.
Teileröffnung DML	Am 15. Juni wurden der Weinbergtunnel und der Bahnhof Löwenstrasse als erster Teil der neuen Durchmesserlinie eröffnet. Der Beitrag der Stadt war die Anbindung des Bahnhofs Löwenstrasse an das erweiterte ShopVille und die Innenstadt. Die Eröffnung wurde zum Anlass genommen, das Mobilitätsangebot und die Infrastruktur rund um den Bahnhof aufzuwerten.
Umbau Oerliker Bahnhofplatz Süd	Der bis anhin von Autos, Bus und Tram dominierte Platz mit hohen Randsteinen und markierten Fahrspuren wurde nun für den Fussverkehr attraktiv und behindertengerecht gestaltet. Niedrige Randsteine ermöglichen ein unkompliziertes Queren und eröffnen neue, diagonal über den Platz führende Wegbeziehungen. Zwischen Ohmstrasse und Schulstrasse wurde die Hofwiesenstrasse vom Durchgangsverkehr befreit und Tempo 30 eingeführt. Trotzdem bleiben der Anlieferverkehr sowie die Zufahrt zum Swissôtel und zum Neumarkt gewährleistet.
Teilrevision Parkplatzverordnung (PPV)	Die teilrevidierte PPV ist am 10. Juli 2014 in Kraft getreten. Sie reduziert u.a. die PPV-Ansätze fürs Wohnen und dehnt die Reduktionsgebiete aus. Neu sind zudem die Vorgaben für Zweiradabstellplätze.
Baustellensignalisation Velo	Auffällige Wegweiser und Signalisationen erleichtern das Velofahren bei Baustellen. Bis 2013 lag bei Baustellen und den damit verbundenen Verkehrsführungen der Fokus vorwiegend auf dem motorisierten Verkehr. Sowohl in der Planung einer Baustelle als auch bei der Ausführung wird nun den Bedürfnissen der Velofahrerinnen und -fahrer vermehrt Rechnung getragen. Zum laufenden Pilotversuch «Wegleitung des Veloverkehrs in Baustellen» konnte eine sehr positive Zwischenbilanz gezogen werden. Der zu Händen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verfasste Bericht wurde in Bern wohlwollend zur Kenntnis genommen und die Fortführung des Versuchs bis auf weiteres bewilligt.
Sanierung Riedtlistrasse	Dank intensiver Bauweise und optimalen Wetterbedingungen konnten die Sanierungsarbeiten innerhalb von lediglich 10 Monaten abgeschlossen werden. Die Bushaltestelle Scheuchzerstrasse wurde in beiden Richtungen behindertengerecht ausgebaut und mit einem Wetterschutz versehen. Bergwärts wurde ein neuer Velostreifen gebaut und auf der ganzen Riedtlistrasse die regionale Veloroute umgesetzt.
Weitere Velomassnahmen	Neben einzelnen neuen Radstreifen (Badenerstrasse, Langstrasse) wurde bei der Gessnerbrücke eine Velo-Lichtsignalanlage getestet. Zudem wurde eine erste Veloprüfstrecke permanent signalisiert und das Pilotprojekt «Velo-Schulwegplan» lanciert. Roteinfärbungen des Belags an mehreren Stellen sollen die Sicherheit der Velofahrenden erhöhen.

FAZIT UND AUSBLICK

Fazit

«Stadtverkehr 2025» verfolgt ambitionierte Ziele. Die Herausforderungen sind gross. Dem tendenziell wachsenden Verkehrsaufkommen stehen negative Auswirkungen wie Lärm- und Luftbelastung sowie knappe Ressourcen wie Raum und Finanzen gegenüber.

Neue Verkehrsinfrastrukturen benötigen Platz im knappen städtischen Verkehrsraum und erfordern ein Abwägen verschiedener Interessen. Die Stadt setzt sich dafür ein, die teilweise sehr unterschiedlichen Ansprüche aus der Wirtschaft und Gesellschaft moderierend entgegen zu nehmen, die Auswirkungen auf die Umwelt abzuschätzen und aus einer Sicht des Gesamtverkehrssystems die richtigen Massnahmen einzuleiten. Diese Massnahmen vertritt sie auch gegenüber dem Kanton und umliegenden Gemeinden und sucht aktiv die Zusammenarbeit.

Eine weitere Herausforderung stellt das dynamische Wachstum der Stadt und die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung dar. Das Ziel der Siedlungsentwick-

lung nach innen bedingt eine enge Abstimmung der Themen. Im Rahmen der laufenden Richt- und Nutzungsplanungen findet die Erarbeitung von Lösungsansätzen statt.

Die konzeptionellen Hausaufgaben sind gemacht, die Massnahmen sind konkret. Es braucht jedoch Zeit für den Umsetzungsprozess, aber auch dafür, die Massnahmen ihre Wirkungen entfalten zu lassen.

Das hoch gesteckte Ziel der Übergangsbestimmung (GO Art. 124), den MIV-Anteil um 10 Prozentpunkte zu senken, bleibt äusserst ehrgeizig. Zudem bedingt die Realisierung vieler Projekte ein abgestimmtes Vorgehen zwischen Bund, Kanton und Stadt, sowohl in politischer wie auch finanzieller Hinsicht. Eine genauere Standortbestimmung erlaubt erst die nächste Modalsplit-Auswertung aus der schweizweiten Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr», die dieses Jahr wieder durchgeführt wird. Erste Erkenntnisse daraus werden voraussichtlich ab 2017 vorliegen.

Ausblick

Der Stadtrat priorisiert die umfassende Umsetzung der Massnahmen von Stadtverkehr 2025 und wird weitere Vorschläge im Rahmen seines Handlungsspielraums prüfen. Dabei berücksichtigt er, dass die nachhaltige Entwicklung der Stadt in allen Dimensionen (Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft) gewährleistet ist.

Insbesondere dem öffentlichen Verkehr (öV) kommt in der Bewältigung grosser Verkehrsströme im dicht besiedelten Gebiet eine zentrale Rolle zu. Die vollumfängliche Inbetriebnahme der Durchmesserlinie (Abschnitt Altstetten bis Bahnhof Löwenstrasse) im Dezember 2015 bringt nicht nur einen Angebotsausbau im S-Bahn- und Fernverkehr, sondern erhöht auch die Zuverlässigkeit des national wichtigen Knotens Zürich. Auf den Fahrplanwechsel Dezember 2015 ist ein Ausbau der Busnetze mit Schwerpunkten in Oerlikon und Altstetten geplant. Mit dem Spatenstich zur Tramverbindung Hardbrücke rückt ein wichtiges Tramprojekt im Zentrumsgebiet Zürich West der Realisierung näher.

Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative hat das Zürcher Stimmvolk am 14. Juni 2015 einen Rahmenkredit von 120 Mio. Franken für Investitionen in das kommunale Veloroutennetz sowie für Velostationen und Abstellplätze genehmigt. Damit sollen in den nächsten rund 20 Jahren weitere Investitionen in die Veloinfrastruktur ge-

tätigt werden. Der Fussverkehr soll ebenfalls durch Aufwertungsmassnahmen attraktiver werden, was unter anderem seine grosse Bedeutung als verbindendes Element zum öV und Veloverkehr unterstreicht.

Die stärkere Zusammenarbeit mit dem Gewerbe soll dazu beitragen, innovative Ansätze auch im Bereich der Ver- und Entsorgung anzugehen. Zum Beispiel wird simuliert, wie geeignete Logistikstandorte zum Sammeln und Verteilen auf dem Stadtgebiet eine Verbesserung der Liefer- und Transportleistungen erlauben. Ein weiterer Ansatzpunkt ist die Förderung der Elektromobilität im Gewerbeverkehr. Bereits sind einige Elektrolastwagen im Einsatz. Auch die Stadt Zürich wird vermehrt elektrisch betriebene Fahrzeuge als Teil ihres Fuhrparks einsetzen. Mit Pilotprojekten im Bereich der standardisierten Schnelllademöglichkeiten sollen erste Erfahrungen für ein öffentliches Ladeangebot gesammelt werden.

Im Jahr 2015 beginnt die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation, was eine Chance bietet, den Austausch und die Zusammenarbeit in der Region weiter zu stärken. Die Stadt Zürich arbeitet hier eng mit dem Kanton und dem Glattal zusammen.



Ausblick zur Elektromobilität

Die Elektromobilität erhält aktuell grosse Aufmerksamkeit. Potenziellem Nutzen, z. B. einer Reduktion des Verkehrslärms, stehen jedoch auch potenzielle Schwierigkeiten, z. B. bei der Nachhaltigkeit der Stromversorgung mit fortschreitender Liberalisierung der Märkte, gegenüber. Die Stadt Zürich fördert die Elektromobilität schwerpunktmässig in folgenden Bereichen:

- Die Nutzung der Elektromobilität im städtischen öV, der mit seinen Trams und Trolleybussen bereits heute 83 % der Personenkilometer auf dem Gebiet der Stadt Zürich mit elektrischer Traktion erbringt und somit den grössten Beitrag leistet, wird künftig weiter ausgebaut. Zusätzliche Buslinien sollen in den nächsten Jahren elektrifiziert werden. Ausserdem wird der Einsatz von Hybrid- und Batteriebussen geprüft. Der verwendete Strom wird dabei vollständig aus erneuerbaren Quellen produziert.
- Die Stadt Zürich beschafft und betreibt Elektrofahrzeuge. Sie beteiligt sich aktiv an Pilotprojekten zur Erprobung der Alltagstauglichkeit und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit.
- Private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, Parkhausbetreiber und weitere werden im Hinblick auf den Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur beraten. Mit Pilotprojekten im Bereich der standardisierten Schnellademöglichkeiten sollen erste Erfahrungen für ein öffentliches Ladeangebot gesammelt werden.
- Das Taxigewerbe favorisiert heute vorwiegend aus ökonomischen Gründen Hybrid-Fahrzeuge. Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität sollen für den Taxiverkehr, aber auch für den Gewerbeverkehr allgemein geprüft werden.
- Heute sind bereits rund 8 % aller Velos E-Bikes, die mit bis zu 45 km/h unterwegs sind. Um die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, werden Radwege möglichst getrennt von den Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger geplant. Bedarf für Ladestationen besteht insbesondere bei Abstellplätzen an Bahnhöfen und Bikesharing-Anlagen.

