



---

# Verkehrskonzept Zoo

## Hauptbericht

Verkehr + Stadtraum, 15.03.2022

Beilage zu STRB Nr. 319/2022

**Herausgeberin**

**Stadt Zürich**  
**Stadtrat**  
**Postfach**  
**8022 Zürich**

**Beschlossen vom Stadtrat am 13. April 2022**

**Federführung**

**Tiefbau- und Entsorgungsdepartement**  
Tiefbauamt  
Stefano Canepa

**Projektbeteiligte**

**Tiefbau- und Entsorgungsdepartement**  
Tiefbauamt  
Rupert Wimmer  
Theres Kuster

**Departement der Industriellen Betriebe**

Verkehrsbetriebe  
Oliver Tabbert  
Nicolà Gabriel

**Sicherheitsdepartement**

Dienstabteilung Verkehr  
Thomas Spillmann (bis 15.09.2021)  
Julie Stempfel  
Marcel Friedli

**Zoo Zürich**

Lukas Hammer  
Andreas Hohl

**ewp AG Zürich**

Christoph Suter  
Eva Brünn

**Frischer Wind**

Inger Schjold (Begleitung Mitwirkungsverfahren)

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Management Summary</b>	5
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b>	7
2.1	Auslöser	7
2.2	Aufgabe und Auftragsziele	7
2.3	Projektperimeter	8
2.4	Projektorganisation	9
2.5	Planungsgrundlagen	10
<b>3</b>	<b>Situationsanalyse</b>	11
3.1	Entwicklung Besucherzahlen	11
3.2	Öffentlicher Verkehr	14
3.3	Motorisierter Verkehr	15
3.4	Parkieranlagen	15
3.5	Dispositiv an Spitzentagen	18
3.6	Fuss- und Veloverkehr	20
3.7	Verkehrserhebung	21
3.8	Interpretation Modalsplit	24
3.9	Problemerkennung	26
3.10	Coronasituation 2020/2021	29
<b>4</b>	<b>Mengengerüst</b>	30
4.1	Prognose Besucherzahlen	30
4.2	Modalsplit	31
4.3	Anzahl jährliche MIV-Fahrten	32
4.4	Parkplatzbedarf	33
<b>5</b>	<b>Ziele</b>	36
<b>6</b>	<b>Massnahmen</b>	38
6.1	Bisher umgesetzte Massnahmen	38
6.2	Massnahmenfelder	39
6.3	Beurteilung Massnahmen	40
<b>7</b>	<b>Verkehrskonzept</b>	42
7.1	Schlüsselstossrichtungen und Umsetzungsschritte	42
7.2	Rechtliche Einordnung	45

<b>8</b>	<b>Empfehlungen zur Umsetzung</b> .....	47
8.1	Massnahmenbereich öV .....	47
8.2	Massnahmenbereich MIV .....	47
8.3	Massnahmenbereich Fussverkehr .....	49
8.4	Massnahmenbereich Verhalten .....	49
8.5	Massnahmenbereich Monitoring .....	50

Anhänge und Beilagen

Anhang 1 Mengengerüst

Anhang 2 Pläne Verkehrskonzept

Anhang 3 Massnahmenblätter

Beilage A Bestand Parkierung

Beilage B Bestand ÖV-Erschliessung

Foto Titelseite: Haupteingang Zoo mit Shuttlebus, 15. September 2019

## 1 Management Summary

Der Zoo Zürich gehört zu den beliebtesten Freizeit-, Bildungs- und Forschungseinrichtungen der Schweiz. Seit 2013 bewegt sich die Besucherzahl zwischen 1 und 1.4 Millionen Besuchenden pro Jahr. An schönen Sonn- und Feiertagen kann die Besucherzahl auf über 8'000 Personen pro Tag ansteigen. Trotz zahlreicher umgesetzter Massnahmen in den letzten 20 Jahren besteht nach wie vor eine Überlastung der Parkplätze an Spitzentagen mit entsprechend negativen Auswirkungen aufs Quartier. Ein Postulat aus dem Gemeinderat (GR Nr. 2018/205) forderte den Stadtrat auf, ein neues Verkehrskonzept für den Zoo auszuarbeiten, unter Einbezug des Zoos, dem Quartierverein Fluntern und weiteren Betroffenen.

Im ersten Schritt wurde eine **Situationsanalyse** durchgeführt, die auch eine umfangreiche Verkehrserhebung an vier Tagen im September 2019 beinhaltete. Aus der Situationsanalyse ergaben sich folgende wichtige Erkenntnisse und Kennzahlen:

- Die durchschnittliche tägliche Besucherzahl betrug 2019 an einem Werktag (Mo-Fr) rund 2'300 Personen, am Sonntag rund 5'200 Personen.
- Ein Grossteil der erhobenen Besuchenden an den drei Sonntagen (74%) stammte aus der Stadt oder dem Kanton Zürich.
- Der Modalsplit fiel an den vier Erhebungstagen sehr unterschiedlich aus und schwankte stark je nach Tag. Der öV-Anteil bewegte sich zwischen 30 und 50%. Gemittelt über alle vier Erhebungstage liegt der öV-Anteil am Modalsplit bei rund 40% (gewichteter Mittelwert).
- Während bei den Herkunftsregionen «Ausserkantonal» und «Kanton Zürich (exkl. Stadt Zürich)» jeweils rund ein Drittel mit dem öV anreist, beträgt der öV-Anteil bei der Herkunftsregion «Stadt Zürich» rund 60%.
- Im Umfeld des Zoos existieren rund 1'200 öffentlich zugängliche Parkplätze (inkl. der Parkplätze im Bereich Dolder).
- Das Verkehrsdispositiv an Tagen mit hoher Besucherzahl und die daraus entstehenden Auswirkungen auf das Quartier treten regelmässig auf und beschränken sich nicht auf einige wenige Tage. An diesen Tagen gibt es kaum mehr freie Parkfelder. Die Sperre Dreiwiesenstrasse führt zu langen Umwegen auch für Quartieranwohnende und deren Kunden/Besucher, und die Anreise verlängert sich zusätzlich infolge Stausituationen.

Das **Verkehrsmengengerüst** leitet sich aus der prognostizierten Besucherzahl 2030 ab. Die Zahl von knapp 1.4 Mio. Besuchenden wurde aus den Studien zur Zooseilbahn und zur GP-Revision 2019 übernommen. Sie ist aktuell und behält auch mit dem langfristigen Entwicklungsplan des Zoos ihre Gültigkeit. Der heutige öV-Anteil am Modalsplit beträgt hochgerechnet auf das gesamte Jahr rund 43%. Der zukünftige öV-Anteil am Modalsplit bewegt sich je nach Szenario zwischen 43% und 50%.

Der Parkplatzbedarf beim angestrebten Szenario ambitioniert kann für die unterschiedlichen Tageskategorien wie folgt beziffert werden.

Bezeichnung	Anzahl Tage pro Jahr	Anzahl Besuchende pro Tag	Parkplatzbedarf 2030
Tag mit normalem Besucheraufkommen	264	Bis 4'500	Bis 600 Parkplätze
Tag mit hoher Besucherzahl	90	4'500 bis 7'500	600-1000 Parkplätze
Spitzentag	11	7'500 bis 10'000	1000-1200 Parkplätze

Tabelle 1: Tageskategorien und Parkplatzbedarf 2030

Für das Verkehrskonzept Zoo wurden folgende **Ziele** definiert:

- Gesamtstädtische Strategien umsetzen
- Belastung Quartier reduzieren
- öV nachfrageorientiert ausbauen
- Infrastrukturen besser nutzen
- Umsetzung sicherstellen

Im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie soll der Anteil des öV auf 50% erhöht und die Anzahl MIV-Fahrten auf 580'000 Fahrten pro Jahr reduziert und beschränkt werden.

In einem weiteren Schritt wurde ein breiter **Massnahmenfächer** entwickelt. Dabei handelt es sich um laufende Projekte, um bereits zu einem früheren Zeitpunkt untersuchte und erneut geprüfte Ansätze, um Vorschläge aus der Mitwirkung oder um weitere neue Ansätze. Alle 36 Massnahmen sind in Form von Massnahmenblättern dokumentiert. 23 Massnahmen wurden als «weiterzuverfolgen» eingestuft und ins Verkehrskonzept aufgenommen.

Das **Verkehrskonzept Zoo** basiert auf folgenden Schlüsselstossrichtungen:

- Ausbau öffentlicher Verkehr
- Bündelung Parkierung
- Verkehrsspitzen glätten

Der Ausbau des öV umfasst verschiedene bauliche und betriebliche Massnahmen wie auch Massnahmen im Bereich Ticketing. Ein zentraler Baustein ist die Zooseilbahn, die eine deutliche Erhöhung des öV-Anteils am Modalsplit zur Folge hat und bereits weit in der Planung fortgeschritten ist.

Mit der Bündelung der Parkierung wird angestrebt, das disperse Parkierungsangebot zu konzentrieren. Die Parkplätze für Zoobesuchende sollen in einem Parkhaus vor der Masoala-Halle gebündelt werden. Es ist eine Parkierungsanlage mit einem Angebot von ca. 1200 Parkplätzen vorgesehen, womit alle Tage, auch Spitzentage, abgedeckt sind. Diese Bündelung erlaubt den Verzicht auf die Nutzung der Parkplätze Dolder mit den entsprechenden negativen Auswirkungen im Quartier und ermöglicht die Umgestaltung und Aufwertung der Zürichbergstrasse Nord. Die Parkierungsanlage wird ins städtische Parkleitsystem eingebunden, so dass die Belegung gut kommuniziert und der Besucherverkehr bei Bedarf gelenkt werden kann.

Die Schlüsselstossrichtung «Verkehrsspitzen glätten» umfasst Massnahmen, die auf der Nachfrageseite einwirken. Sie haben das Ziel, die Nachfrage besser über den Tag, die Woche und das Jahr zu verteilen.

Das Verkehrskonzept Zoo baut auf diesen Schlüsselstossrichtungen auf und beinhaltet ein Bündel von 23 aufeinander abgestimmten Massnahmen, die in der Umsetzung konkretisiert und vertieft werden. Das Konzept versteht sich als rollende Planung. Die Umsetzung des Konzeptes wird laufend geprüft. Falls einzelne Elemente nicht umgesetzt werden können, werden alternative Massnahmen evaluiert. Das Quartier wird regelmässig über die Umsetzung des Konzeptes sowie über das Monitoring informiert. Mit dem vorliegenden Mengengerüst liegt eine robuste und realistische Grundlage vor, die dem Monitoring zugrunde gelegt werden kann. Voraussetzung für das Erreichen der Werte für den Zielzustand 2030 ist die Umsetzung des Verkehrskonzeptes.

Das Konzept ist handlungsanweisend für die Verwaltung der Stadt Zürich und den Zoo und entspricht der Vorschrift im kantonalen Gestaltungsplan, gemeinsam ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, umzusetzen und die Wirkung zu kontrollieren. «Handlungsanweisend» bedeutet, dass sich die Stadt und der Zoo im Rahmen des rechtlich Möglichen und wirtschaftlich Zumutbaren für dessen Umsetzung (inkl. Monitoring und Controlling) einsetzen. Die Rechtswirkungen des Konzeptes sind im Detail in Kapitel 7.2 beschrieben.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Auslöser

Der Zoo Zürich gehört zu den beliebtesten Freizeit-, Bildungs- und Forschungseinrichtungen der Schweiz. Die Besucherzahl belief sich 2019 auf rund 1.25 Millionen. Seit 2013 bewegt sich die Besucherzahl zwischen 1 und 1.4 Millionen Besuchenden pro Jahr.

Die Eröffnung der Masoala-Halle im Jahr 2003 führte dazu, dass sich die Besucherschaft stärker übers Jahr verteilt und die Verkehrsspitzen etwas gebrochen wurden. Trotz der Verteilung der Besucherströme kommt es an schönen Sonn- und Feiertagen zu Spitzentagen mit bis über 8'000 Besuchenden. An den Spitzentagen kommt es zu Verkehrsproblemen.

Bereits 2008 befasste sich die Stadt mit der Erschliessungssituation des Zoo Zürich und liess ein Verkehrskonzept für Spitzentage ausarbeiten. Trotz zahlreicher umgesetzter Massnahmen in den letzten 20 Jahren (Zufahrtssperrungen und Shuttlebus Dolder, Einsatz Niederflurtrams, Verstärkung Parkplatzbewirtschaftung, Railway-Angebot etc.) besteht nach wie vor eine Überlastung der Parkplätze an Spitzentagen. Ein parlamentarischer Vorstoss (GR Nr. 2018/205) erteilte der Stadt den Auftrag, mit der Zoo Zürich AG, dem Quartierverein Fluntern und weiteren Betroffenen gemeinsam ein neues Verkehrskonzept auszuarbeiten und baldmöglichst umzusetzen. Dieses Konzept solle insbesondere Strategien und Massnahmen enthalten, um den öV zum Zoo attraktiver zu gestalten und die Quartierbevölkerung in der Umgebung des Zoos vor übermässigem Autoverkehr zu schützen.



Abbildung 1: Barriere Zürichbergstrasse (links) und Wechselsignal in der Krähbühlstrasse (rechts)

### 2.2 Aufgabe und Auftragsziele

Der vorliegende Auftrag geht zurück auf das erwähnte Postulat (GR Nr. 2018/205).

Ziele des Auftrags sind:

- Analyse des Ist-Zustands inkl. Erhebung
- Formulierung der Ziele für das Verkehrskonzept
- Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens
- Entwicklung und Einbettung von Massnahmen in ein Verkehrskonzept
- Formulierung der Empfehlungen für die Umsetzung

### 2.3 Projektperimeter

Der Perimeter umfasst nicht nur die engere Umgebung des Zoos inklusive Dolder, sondern erstreckt sich bis zu den grösseren Anknüpfungspunkten an das Bahnnetz: im Norden Bahnhof Stettbach, im Süden Bahnhof Stadelhofen, im Westen Zürich HB.

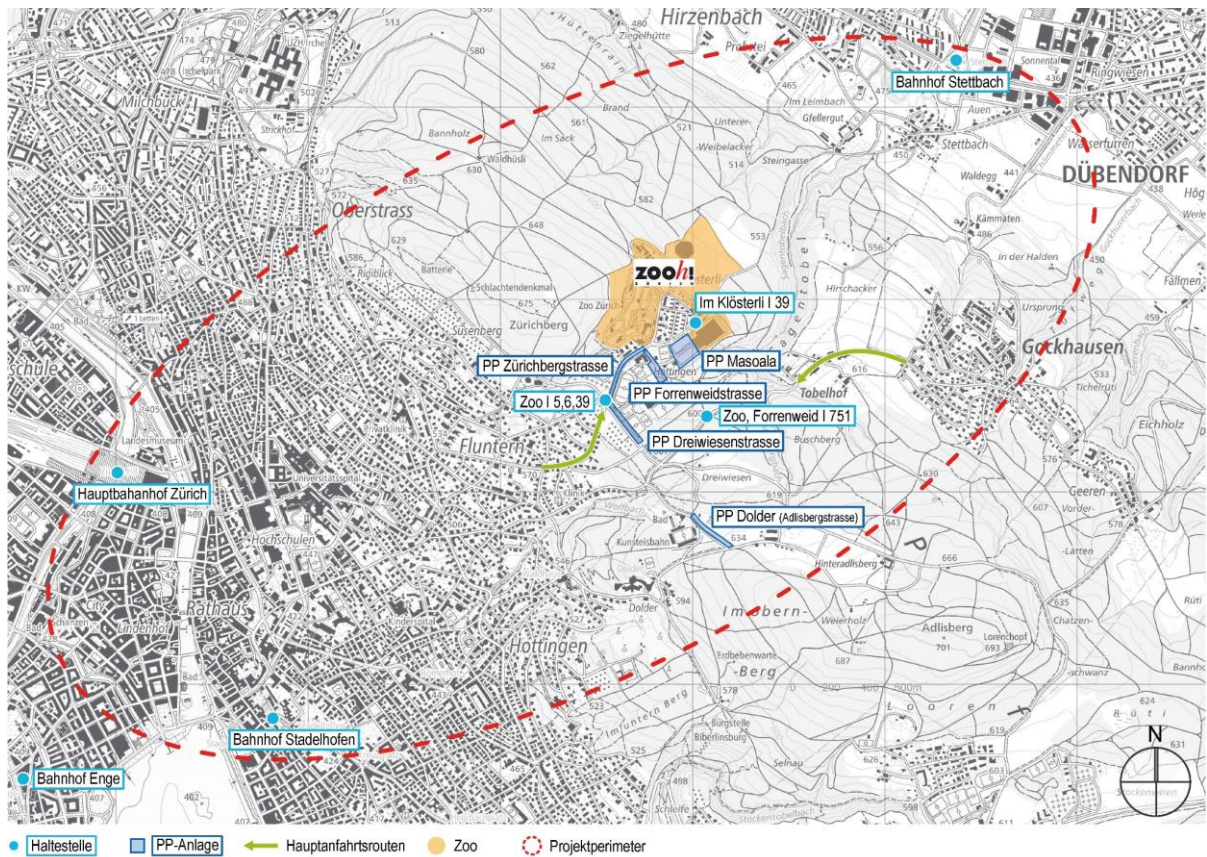


Abbildung 2: Projektperimeter



## 2.4 Projektorganisation

Die Projektorganisation ist dem folgenden Organigramm zu entnehmen.

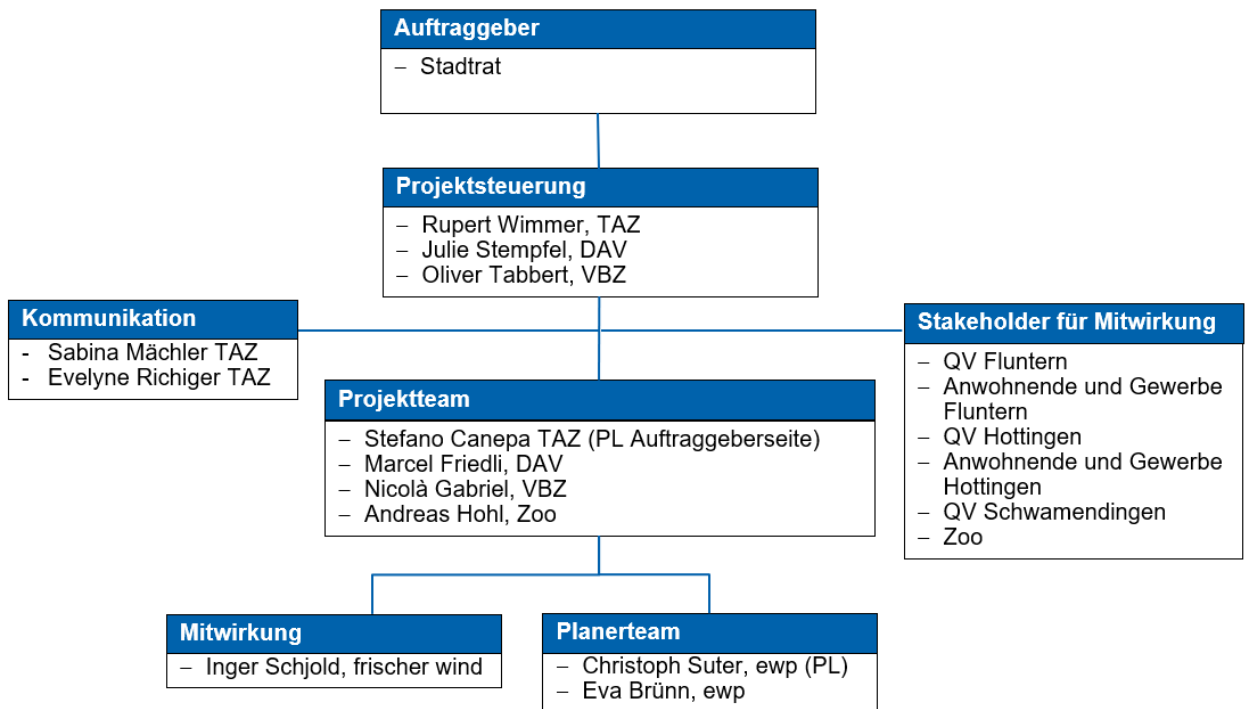


Abbildung 3: Organigramm<sup>1</sup>

Der Projektstart erfolgte im Juni 2019. Nach einer Grundlagen- und Analysephase mit zentralem Schwerpunkt der Erhebungen im September 2019 wurden 2020 erste konzeptionelle Überlegungen entwickelt. Das ursprünglich 2020 vorgesehene Mitwirkungsverfahren musste wegen der Coronakrise ins Jahr 2021 verschoben werden. Die beiden Mitwirkungskonferenzen fanden am 10. Juli und am 2. Oktober 2021 statt. Die Diskussionen an den Konferenzen wurden dokumentiert (Beilagen D und E). Im Anschluss konnten sich die Stakeholder schriftlich zum Verkehrskonzept äussern (Beilage F).

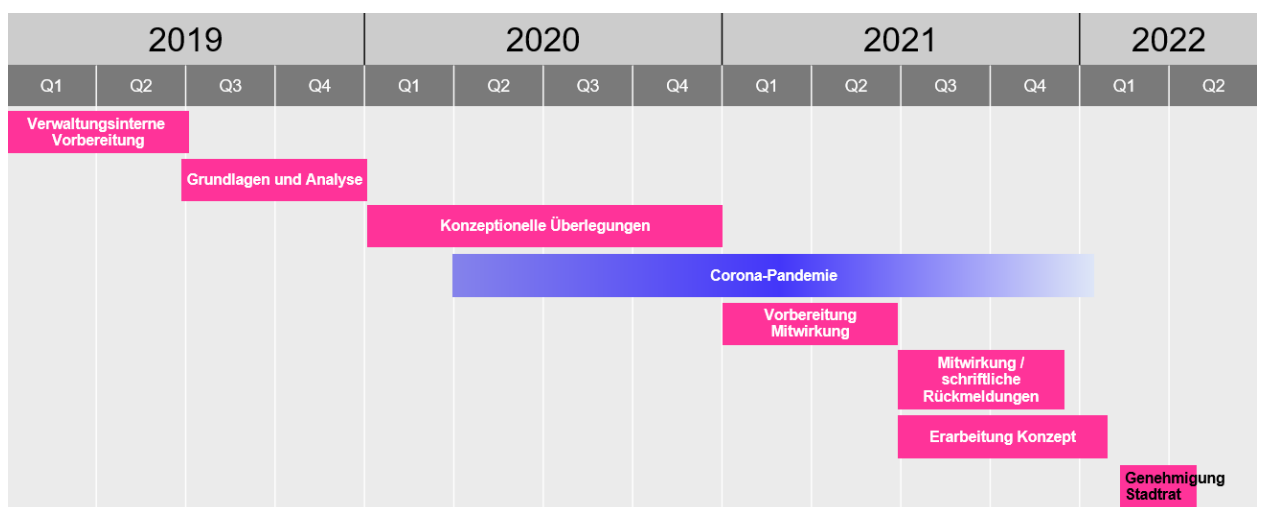


Abbildung 4: Projektablauf

<sup>1</sup> Neben den aufgeführten Stakeholdern wurden der Kanton Zürich und die Stadt Dübendorf als weitere Stakeholder für die Mitwirkung eingeladen. Beide verzichteten auf die Teilnahme, da sie nicht direkt von der heutigen Verkehrsproblematik betroffen sind.

## 2.5 Planungsgrundlagen

Für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts wurden folgende Grundlagen und Quellen verwendet:

- [1] Erschliessung Zoo, Verkehrsstudie Phase 1: Grundlagen und Stossrichtungen, SNZ Ingenieure und Planer AG, Juli 2008
- [2] Erschliessung Zoo, Verkehrsstudie Phase 2: Machbarkeitsnachweis und Konzept, SNZ Ingenieure und Planer AG, Oktober 2008
- [3] Verkehrskonzept Zoo, Controllingbericht 2009 und 2010, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Dezember 2009 und Januar 2011
- [4] Verkehrskonzept Zoo, Controlling Periode 2009 bis 2010, Zoo Zürich, Mai 2011
- [5] Verkehrskonzept Zoo, Controlling Periode 2011 bis 2016, Zoo Zürich, Dezember 2016
- [6] Erweiterung Zoo Zürich, Umweltverträglichkeitsbericht, Zoo, Juli 1995
- [7] Privater Gestaltungsplan «Zoo Zürich», Zürich-Hottingen, Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996
- [8] Kantonaler Gestaltungsplan Seilbahn Stettbach – Zoo Zürich, Verkehrsgutachten (Beilage zum UVB), SNZ Ingenieure und Planer AG, April 2016
- [9] Kantonaler Gestaltungsplan «Zoo Zürich», Bericht im Sinne von Art. 47 RPV, vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, gbk Rechtsanwälte, 18. Dezember 2019
- [10] Verkehrskonzept Zoo Zürich, Bachelorarbeit, HSR, Marc Vetterli, Juni 2019
- [11] Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen, HSLU/HSR, März 2012
- [12] Ozeanium Zoo Basel: Verkehrsgutachten zum UVB, Rapp Trans AG, Oktober 2016
- [13] Besucherzahlen, Angaben zu Verkehrskadetten, Zoo Zürich, Oktober 2021
- [14] VBZ Passagierzahlen, VBZ, September 2019
- [15] Zoo der Zukunft, Entwicklungsplan Zoo Zürich 2021 bis 2050, September 2021

### 3 Situationsanalyse

#### 3.1 Entwicklung Besucherzahlen

Die untenstehende Grafik zeigt die Entwicklung der Besucherzahlen in den letzten rund 10 Jahren. Ausgangspunkt ist das Jahr 2007, weil diese Zahlen für das Verkehrskonzept Zoo aus dem Jahr 2008 [1] verwendet wurden. Bis 2012 wurden nur die Einzeleintritte gezählt und die Eintritte der Jahreskarteninhaber geschätzt. Seit 2013 werden sämtliche Zooeintritte gezählt.

Ein Anstieg der Besucherzahlen ist jeweils bei der Einweihung grösserer Anlagen zu beobachten, da diese wegen Tieren und/oder Bauten Publikumsmagnete sind. Bis ins Jahre 2013 zählen die Zoobesuchenden knapp 1 Mio. Der erhebliche Anstieg auf 1.4 Mio. im Jahr 2014 lässt sich auf die Eröffnung des Elefantenparks zurückführen. Danach pendelten sich die Besucherzahlen um 1.2 Mio. ein. Im Jahr 2018 wurde die Australienanlage mit den Koalabären eröffnet. 2019 gingen die Zahlen wiederum leicht zurück.

Für das Jahr 2020 wurden ursprünglich 1.4 Mio. Besuchende prognostiziert, wegen der geplanten Eröffnung der afrikanischen Lewa-Savanne an Ostern. Aufgrund der Covid-19-Pandemie mussten sämtliche Freizeiteinrichtungen, also auch Zoos, ab 16. März 2020 durchgehend bis 6. Juni 2020 schliessen. Die Lewa-Savanne wurde am 6. Juni 2020 eröffnet. Die Wiederöffnung war mit starken Auflagen verbunden. Um die Abstandsregeln einhalten zu können, wurden die Besucherzahlen beschränkt. Die maximale Zahl der gleichzeitig anwesenden Besuchenden wurde gemäss Schutzkonzept auf 5'800 festgelegt. Deshalb fielen die Besucherzahlen für das Jahr 2020 deutlich niedriger aus.

Eine zweite pandemiebedingte Schliessung des Zoos fand zwischen 22.12.2020 und 28.02.2021 statt.

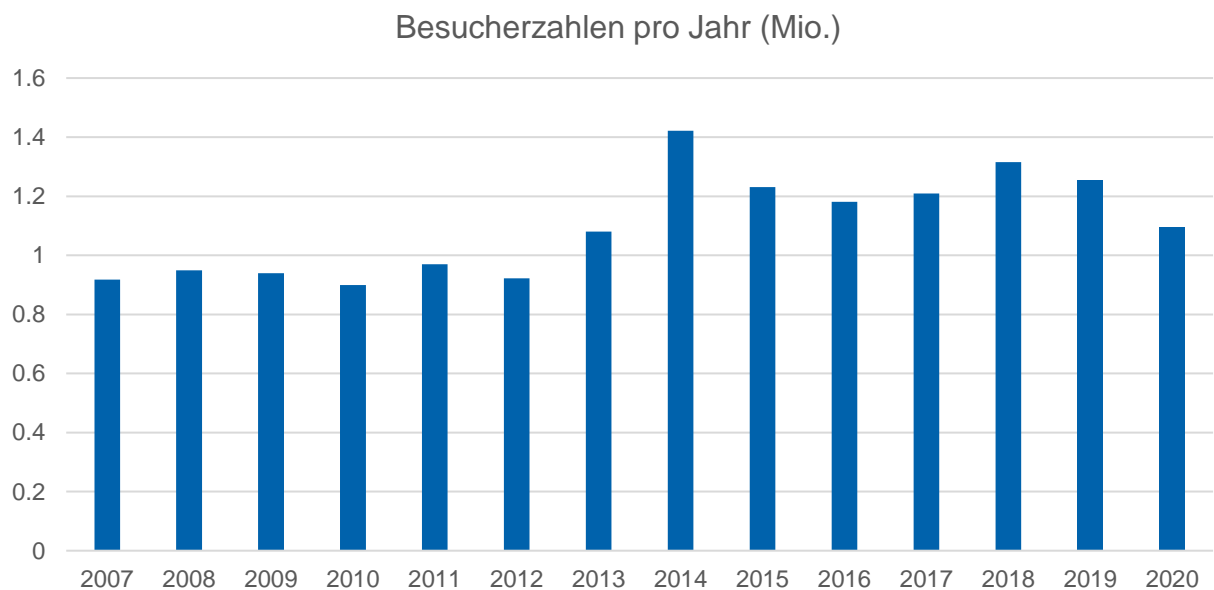


Abbildung 5: Besucherzahlen Zoo 2007 bis 2020 (ab 2013 effektive Zählung sämtlicher Zooeintritte). Quelle: Zoo Zürich.

Nachstehende Abbildungen zeigen den Vergleich der Jahres- und Wochenganglinien der Jahre 2007 und 2019.

In beiden Jahren ist die Gliederung des Jahresverlaufs in eine Haupt- und Nebensaison erkennbar. Die Hauptsaison umfasst den Zeitraum April bis Oktober. In der Hauptsaison 2019 bewegen sich die monatlichen Besucherzahlen zwischen 85'000 und 118'000 Besuchenden.

Deutlich ersichtlich ist, dass im Jahr 2019 fast in allen Monaten mehr Besuchende in den Zoo kamen. Die Zahlen in der Nebensaison 2019 erreichen nun das Niveau von Werten aus der Hochsaison 2007, so hatte beispielsweise der Februar 2019 mehr Besuchende als der Juli 2007.

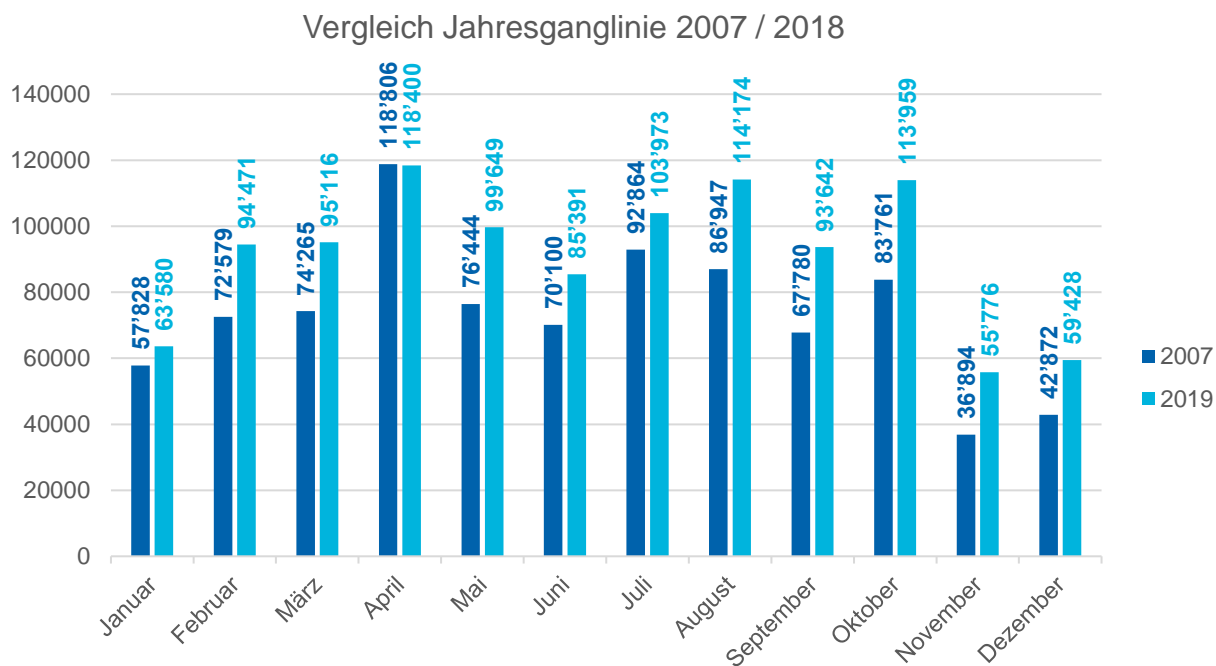


Abbildung 6: Vergleich Jahresganglinie 2007/2019 (Besuchende pro Monat), Quelle Besucherzahlen: Zoo Zürich

Der Vergleich der Wochenganglinie der Jahre 2007 und 2019 zeigt ebenfalls die gesamthafte Zunahme der Besucherzahl, die je nach Wochentag unterschiedlich ausfällt. Der Samstag verzeichnete die stärkste Zunahme, stärker als der Sonntag, was auf eine Verlagerung des Zoobesuchs vom Sonntag auf den Samstag hindeutet. Der durchschnittliche Wert an einem Werktag (Mo-Fr) beläuft sich auf rund 2300 Personen, am Sonntag bewegt sich die tägliche Besucherzahl im Durchschnitt bei 5200 Personen (2019).

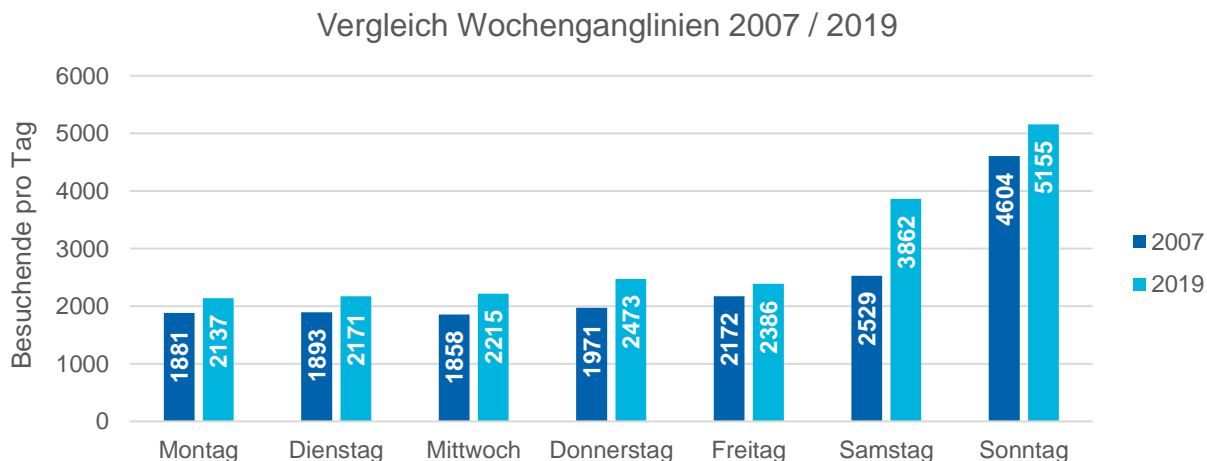


Abbildung 7: Vergleich Wochenganglinien 2007/2019, Quelle Besucherzahlen: Zoo Zürich

In der untenstehenden Tabelle werden die Häufigkeiten der Tage differenziert nach Besucherstärke der Jahre 2007 und 2019 miteinander verglichen. Der Schwellenwert von 4'500 Besuchenden leitet sich aus der Erfahrung ab, dass ungefähr bis zu dieser Besucherzahl das Parkplatzangebot in der näheren Umgebung des Zoos (bis zur Tramhaltestelle Zoo) ausreicht. Der besucherstärkste Tag im Jahr 2007 war der 4. März, ein Sonntag mit 9'490 Besuchenden [1].

Der besucherstärkste Tag im Jahr 2019 war der Samstag nach Auffahrt mit 9'536 Besuchenden und somit in der ähnlichen Grössenordnung wie 2007.

Verglichen mit dem Jahr 2007 nahm die Anzahl Tage mit hohen Besucherzahlen im Jahr 2019 zu. Die Anzahl Tage mit mehr als 4'500, 6'000 und 7'500 Zoobesuchenden verdoppelten sich. Die Tage mit den höchsten Besucherzahlen (mehr als 8000 Personen am Tag) traten sowohl 2007 wie 2019 selten auf (sieben resp. zehn Mal).

<b>Anzahl Besuchende</b>	<b>Anzahl Tage 2007</b>	<b>Anzahl Tage 2019</b>
> 4'500	36	79
> 6'000	10	33
> 7'500	5	11
> 8'000	5	8
> 9'000	2	2

Tabelle 2: Häufigkeitsvergleich Tageswerte 2007/2019, Quelle Besucherzahlen: Zoo Zürich

### 3.2 Öffentlicher Verkehr

Der Zoo Zürich befindet sich in den beiden öV-Güteklassen C und D. Der Haupteingang befindet sich in fußläufiger Distanz zur Tramhaltestelle Zoo (360 m) und liegt nur knapp ausserhalb der öV-Gütekategorie B.

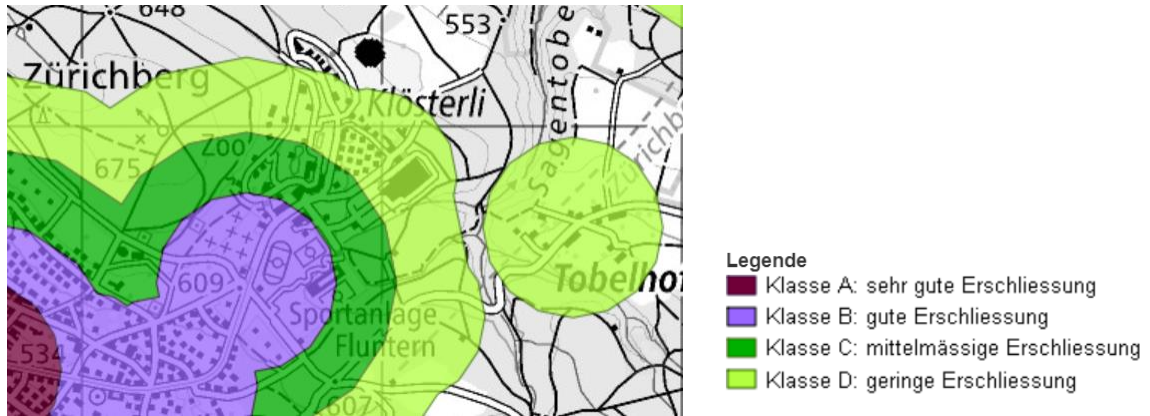


Abbildung 8: öV-Güteklassen ARE

Im Bereich des Zoos liegen die Haltestelle Zoo sowie die Haltestelle Zoo/Forrenweid. An diesen Haltestellen verkehren folgende öV-Linien:

- Linie 6 ab Zürich HB (Montag bis Samstag 7.5-Minuten-Takt und Sonn- und Feiertag 10-Minuten-Takt), Haltestelle Zoo
- Linie 5 ab Bahnhof Enge/Bellevue verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen 10-17 Uhr (10-Minuten-Takt), Haltestelle Zoo
- Linie 39 ab Irchel Quartierbus (Montag bis Sonntag 30-Minuten-Takt), Haltestelle Zoo, Haltestelle Im Klösterli stündlich
- Linie 751 ab Stettbach (Montag bis Sonntag 30-Minuten-Takt), Haltestelle Zoo/Forrenweid

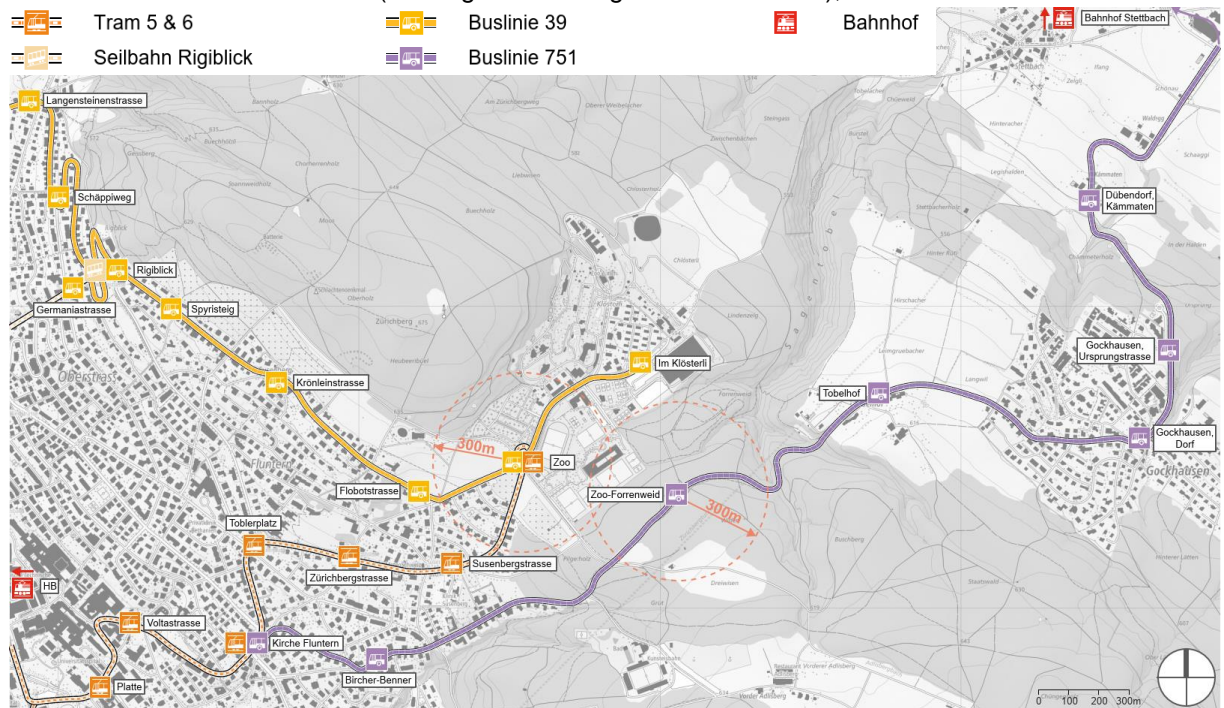


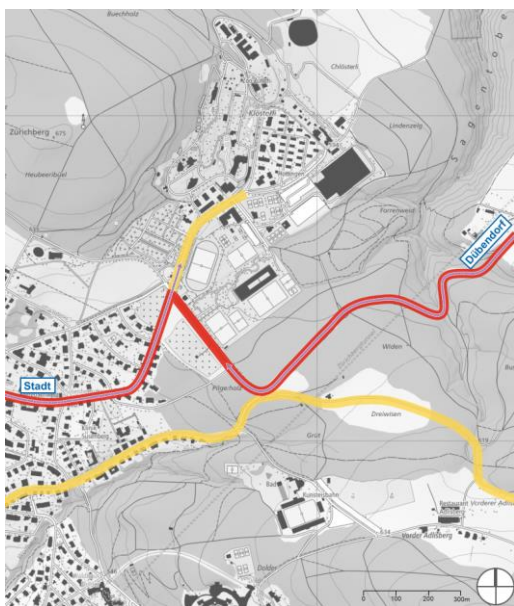
Abbildung 9: Bestand öV-Erschliessung (siehe auch Beilage B)

In Bezug auf das Rollmaterial werden insbesondere an Sonn- und Feiertagen Niederflurtrams eingesetzt, weil an diesen Tagen viele Personen mit Kinderwagen den Zoo besuchen. Mit dem kontinuierlichen Ersatz der Tram-2000-Fahrzeuge durch Flexity-Trams seit Mitte 2020 stehen genügend durchgehend niederflurige Cobratrams zur Verfügung, um auf den Linien 5 und 6 ein für den Zoobesuch attraktives Niederflurangebot bereitzustellen.

### 3.3 Motorisierter Verkehr

Die Hauptzufahrt mit dem MIV erfolgt von Dübendorf her via Tobelhof- und Dreiwiesenstrasse und von der Stadt via Krähbühlstrasse / Zürichbergstrasse.

Krähbühlstrasse, Dreiwiesenstrasse und Tobelhofstrasse sind als Verbindungsstrassen im regionalen Richtplan der Stadt Zürich festgelegt.






-  MIV Anfahrt
-  Regionale Verbindungsstrasse
-  Kommunale Sammelstrasse

Abbildung 10: Bestand MIV-Erschliessung

### 3.4 Parkierungsanlagen

Im Umfeld des Zoos existieren folgende Parkplätze:

Gebiet	Anzahl Parkfelder		Bemerkungen
	weiss	blau	
Masoala-Parkplatz	360		Gebührenpflichtig (Tarifgebiet Zoo Zürich)
Forrenweidstrasse	82		Gebührenpflichtig (Tarifgebiet Zoo Zürich)
Forrenweidstr. ASVZ	48		Gebührenpflichtig, auf Parzelle ASVZ
Im Klösterli	23	27	Weiss: gebührenpflichtig (Tarifgebiet Zoo Zürich)
Zürichbergstrasse Nord	130		Gebührenpflichtig (Tarifgebiet Zoo Zürich)
Zürichbergstrasse Süd	18	50	Weiss: Gebührenpflichtig (Tarifgebiet Zoo Zürich)
Dreiwiesenstrasse	61		Gebührenpflichtig (Tarifgebiet Zoo Zürich)
Krähbühlstrasse	21		Gebührenpflichtig (Tarifgebiet Zoo Zürich)
Dolder Adlisbergstrasse	210		Sa/So/Feiertag gebührenpflichtig (Tarifgebiet Zoo Zürich), Zusatzangebot an Tagen mit hoher Besucherzahl

Dolder Sports	101		Gebührenpflichtig, Zusatzangebot an Tagen mit hoher Besucherzahl, je nach Anlässen im Dolder nicht immer verfügbar
PP Wohngebiet Susenbergstrasse		99	Pilgerweg, Flobotstrasse, Rosenbühlstrasse, Susenbergstrasse, Billeterstrasse
Total	<b>1'054</b>	<b>176</b>	

Tabelle 3: Anzahl Parkfelder Umfeld Zoo, Quelle: GIS TAZ

Alle Parkplätze sind öffentlich zugänglich, mehrheitlich auf öffentlichem Grund und werden deshalb von der DAV bewirtschaftet. Ausnahme bilden die Parkfelder des Akademischen Sportverbands Zürich (ASVZ), die zwar öffentlich zugänglich sind, sich aber auf der Parzelle des ASVZ befinden.

Bei weiss markierten Parkplätzen auf öffentlichem Grund handelt es sich um ein Parkierungsangebot in öffentlichem Interesse. Sie sind keiner spezifischen Nutzung zugeordnet. Der Zoo weist also für seine Kundschaft keine eigenen Besucherparkfelder im Sinne der städtischen Parkplatzverordnung auf. Die Kundschaft des Zoos teilt sich die öffentlichen Parkplätze mit anderen Nutzungen im öffentlichen Interesse (Sportanlagen, Waldspaziergang, Freibad etc.). Der Plan «Bestand Parkierung» (Beilage A) zeigt die Anzahl und Bewirtschaftung der bestehenden Parkfelder.

Blau markierte Parkplätze sind öffentlich zugänglich und können von montags bis samstags zum Kurzparkieren benutzt werden. Die maximale Parkdauer beträgt eine Stunde. Am Sonntag darf zeitlich unbeschränkt parkiert werden. Mit Anwohnerparkkarte darf jeden Tag zeitlich unbeschränkt parkiert werden.



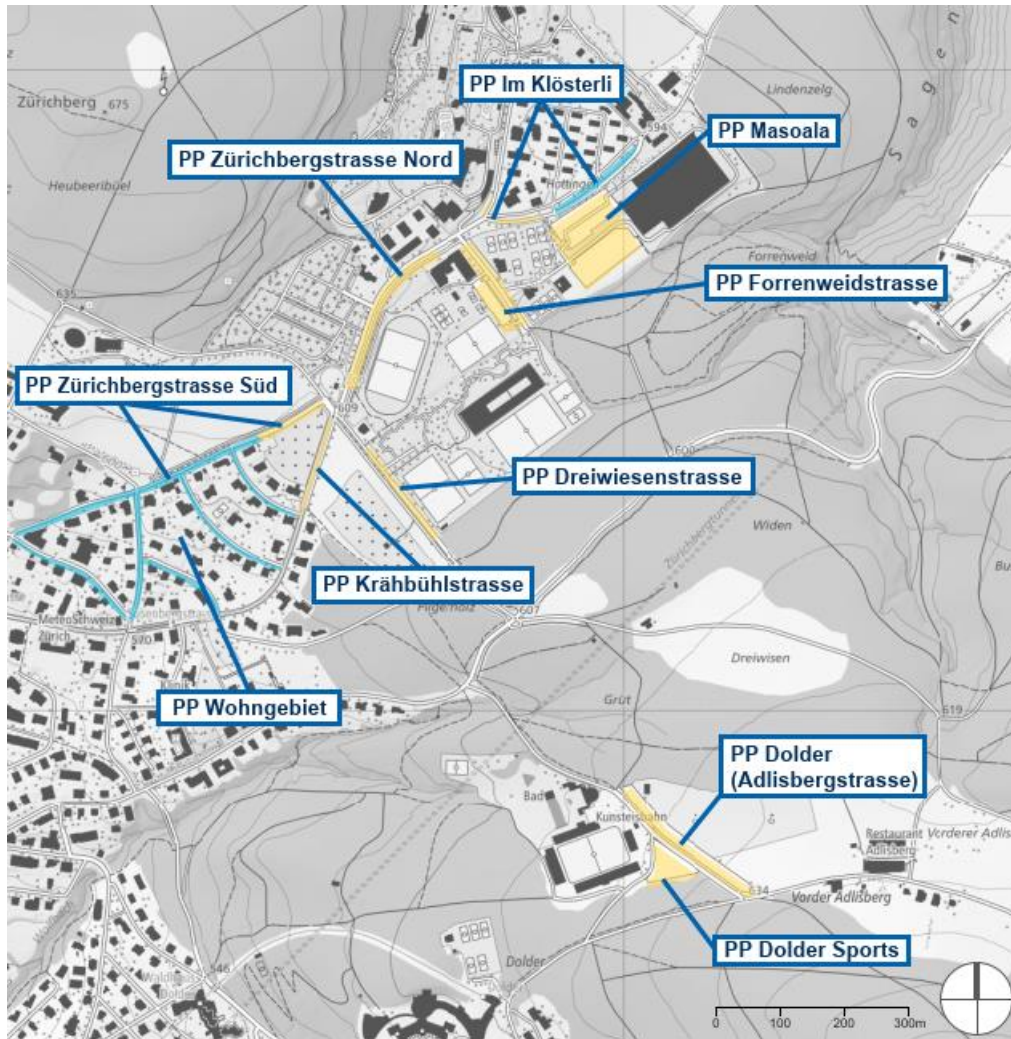
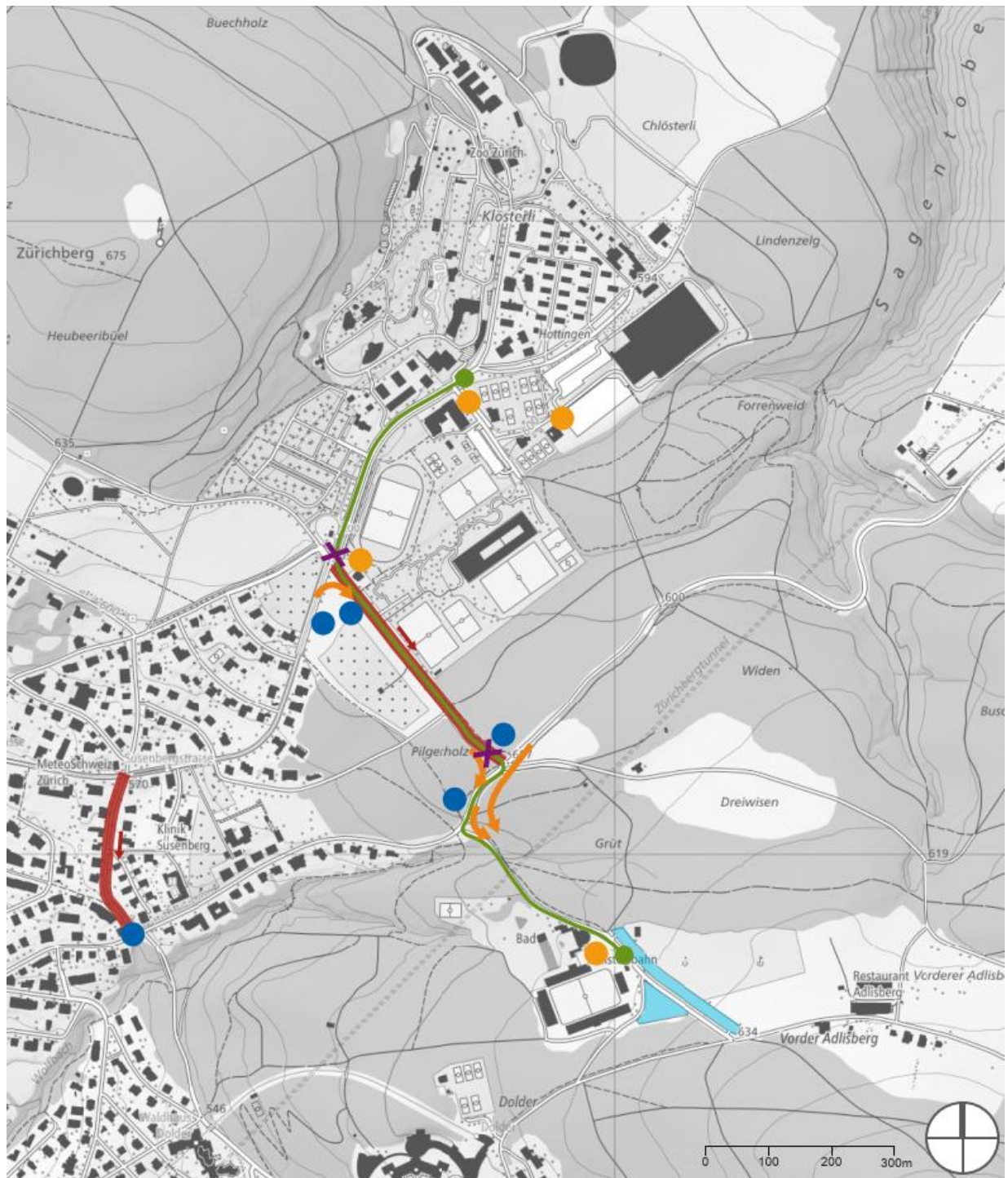


Abbildung 11: Bestand Parkierung (siehe auch Beilage A)

### 3.5 Dispositiv an Spitzentagen

Bereits 1995 etablierte der Zoo ein Verkehrsdispositiv für Spitzentage. Es beinhaltet die Verkehrsregelung durch Verkehrskadetten, die Umleitung des MIV bei voll belegten Zoo-Parkplätzen zum Zusatzparkplatz Dolder bei der Kunsteisbahn und einem Shuttlebusbetrieb. Das Dispositiv wurde über die Jahre hinweg sukzessiv verfeinert.



- Verkehrsregelung mit Verkehrskadetten
- ➔ Einbahnregelung
- Parkplätze Dolder
- Shuttlebus Zoo - Dolder
- Wechselsignale
- ✕ Barriere
- ➔ Zufahrt MIV zu PP Dolder

Abbildung 12: Dispositiv an Spitzentagen

Die Parkfelder in der näheren Umgebung des Zoos (bis zur Tramhaltestelle Zoo) reichen an Tagen mit bis rund 4'500 Besuchenden. Sobald die Parkplätze Masoala, Forrenweidstrasse und Zürichbergstrasse voll belegt sind, sperren die Verkehrskadetten die Zufahrt am Knoten Zürichberg-/Dreiwiesenstrasse. Anwohnerschaft, Besuchende von Anwohnenden, Kunden der Gewerbebetriebe etc. sind weiterhin zufahrtsberechtigt. Zudem werden die restlichen Bausteine des Verkehrsdispositivs umgesetzt: Einbahnverkehr Dreiwiesenstrasse (inkl. Barriere am Knoten Dreiwiesen-/Tobelhofstrasse), Signalisation Umleitung, Aktivierung Parkplatz Dolder.

Dann wird der Shuttlebus angeboten, der die Verbindung vom Dolder-Parkplatz zum Zoo gewährleistet. Es befindet sich ein Standardbus im Umlauf, so dass sich ein Takt von ca. 15 Minuten ergibt. Üblicherweise wird der Bus ab ca. 11:00 bis 11:30 Uhr angeboten. Er verkehrt mit einer Betriebspause zwischen 15:00 und 15:30 Uhr bis um 18:10 Uhr.

Für einzelne Spitzentage reicht das Parkplatzangebot im Gebiet Zoo inkl. Dolder (Adlisbergstrasse) nicht aus. Ein Teil der Besuchenden wird in das Parkhaus Hohe Promenade weitergeleitet. An diesen vereinzelten Spitzentagen entsteht Parksuchverkehr in den Wohngebieten und es kommt zu Wildparkieren im Bereich der Waldwege und Schrebergärten. Sporadisch kam als Überlauf-Parkplatz die Kunsteisbahn Dolder zum Einsatz, die 100-150 Autos fasst und in wenigen Ausnahmesituationen die Spitzen abdeckte. Dieser bisherige Notüberlauf-Parkplatz auf der Eisbahn Dolder wurde basierend auf einem Gemeinde-ratsbeschluss 2018 aufgehoben.<sup>2</sup>

Die nachstehende Grafik zeigt die Einsatztage der Verkehrskadetten und des Shuttlebusses im Jahr 2019. Verkehrskadetten werden an Tagen mit hohem erwartetem Besucheraufkommen angeboten und entscheiden dann im Verlauf des Vormittags, ob der Zusatzparkplatz Dolder (Adlisbergstr.) aktiviert und der Shuttlebus angeboten wird. Deshalb ist die Anzahl Einsatztage der Verkehrskadetten höher als die Einsatztage des Shuttlebusses Dolder-Zoo. Üblicherweise kommt der Zusatz-Parkplatz Dolder an Sonn- und Feiertagen und in der Ferienzeit zur Anwendung. Übers ganze Jahr gesehen zählte das Jahr 2019 74 Shuttlebus-Einsätze.

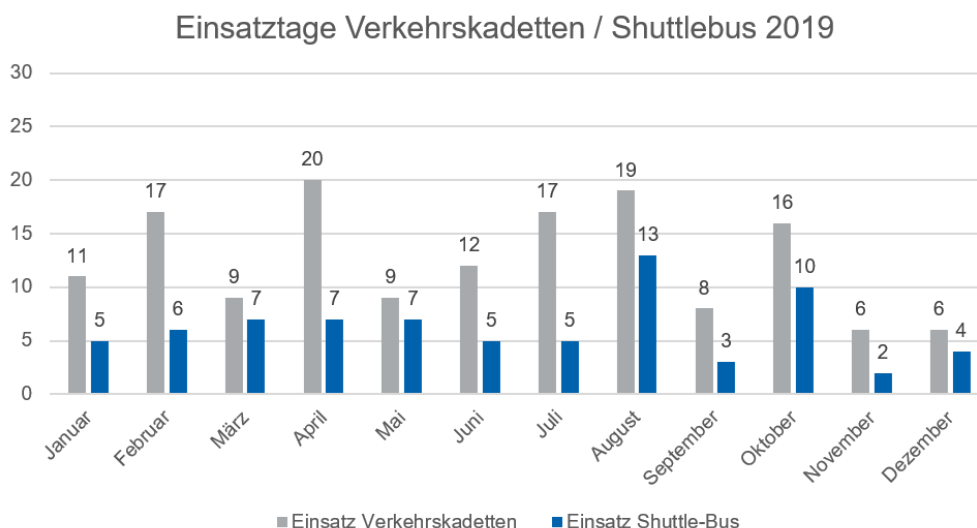


Abbildung 13: Einsatztage Verkehrskadetten / Shuttlebus 2019

<sup>2</sup> 2021 wurde das Eisfeld als coronabedingte Massnahme befristet als Notüberlauf-Parkplatz genutzt.

### 3.6 Fuss- und Veloverkehr

Die folgende Abbildung zeigt die Einbettung des Zoos in das Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr. Da es bei der Anreise zum Zoo kaum reine Fusswege gibt, sind vor allem die Fusswegetappen zwischen den öV-Haltestellen und dem Dolder-Parkplatz zum Zoo von Bedeutung.

Infolge der topographisch erhöhten und geografisch peripheren Lage des Zoos Zürich und des grossen Einzugsgebiets ist die Anreise zu Fuss oder mit dem Velo wenig attraktiv und deshalb von untergeordneter Bedeutung.

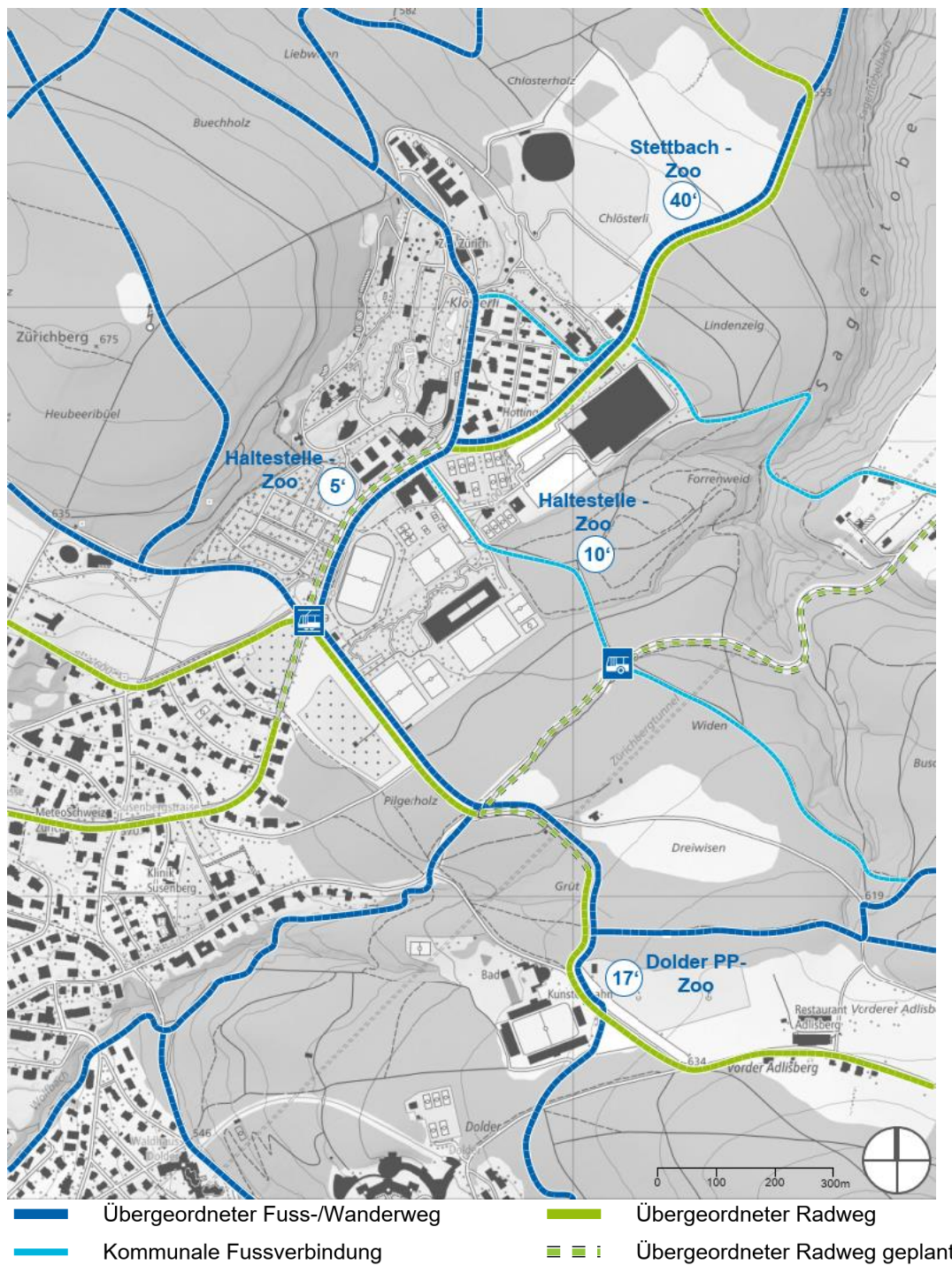


Abbildung 14: Bestand Fuss-/ Veloverkehr

### 3.7 Verkehrserhebung

Im September 2019 wurde an einem Freitag und drei Sonntagen eine umfangreiche Verkehrserhebung durchgeführt. Die detaillierte Auswertung findet sich im Erhebungsbericht (Beilage C).

Die Erhebung fand an folgenden Tagen statt.

Tag	Wetter	Besucherzahl	Befragte Personen	Stichproben-grösse
Freitag, 13. September 2019	sonnig und warm	2'178	151	427
Sonntag, 15. September 2019	sonnig und warm	7'451	177	845
Sonntag, 22. September 2019	sonnig und warm	6'983	166	774
Sonntag, 29. September 2019	sonnig und warm	7'536	164	756

Tabelle 4: Erhebungstage

Die folgende Grafik zeigt die Tagesganglinie der Zoeeintritte an den Erhebungssonntagen. Hierbei ist ersichtlich, dass die Spitzenzeit der ankommenden Zoobesuchenden zwischen 10 und 14 Uhr liegt. Nach 14 Uhr nimmt die Anzahl der Zoeeintritte deutlich ab.

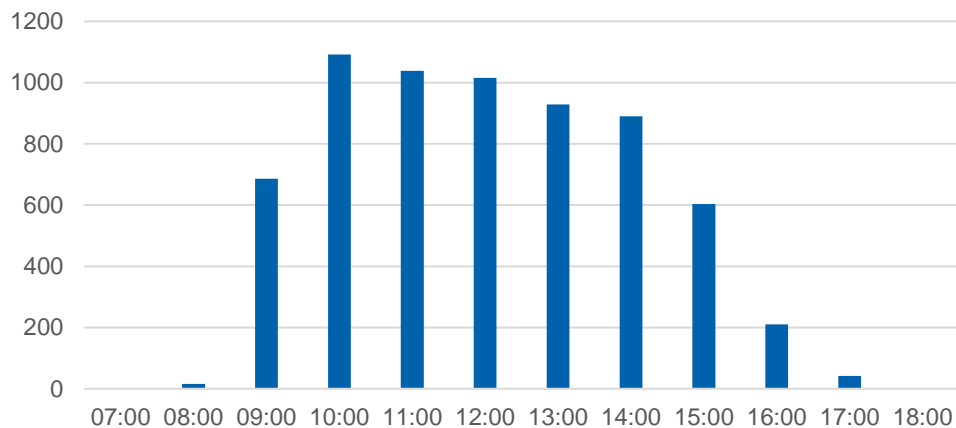


Abbildung 15: Tagesganglinie Zoeeintritte, Mittelwert Erhebungssonntage

Der Modalsplit wurde mit Hilfe von Befragungen ermittelt. An den vier Erhebungstagen fiel der Modalsplit sehr unterschiedlich aus. Aus diesem Grund werden die Erhebungstage einzeln betrachtet. Am 13.09.2019 (Freitag) und 15.09.2019 (Sonntag) betrug der öV-Anteil rund 50%. Am 22. und am 29. September 2019 (Sonntage) wurde ein öV-Anteil von 30-35% erhoben. Bei der Verkehrsmittelwahl dominieren öV und MIV, die übrigen Anreisemöglichkeiten (Velo, Fuss, kombinierte Anreise MIV/öV) wiesen über alle Erhebungstage einen geringen Anteil von insgesamt max. 4% auf. Gemittelt über alle vier Erhebungstage liegt der öV-Anteil am Modalsplit bei rund 40% (gewichteter Mittelwert), hochgerechnet auf das gesamte Jahr bei rund 43%.

Der Modalsplit im Jahr 2007 wurde über 6 Erhebungen gemittelt. Damals belief sich der öV-Anteil auf 39%. Gegenüber 2007 ist der öV-Anteil leicht gestiegen, bei zugenommener Anzahl Besuchenden.

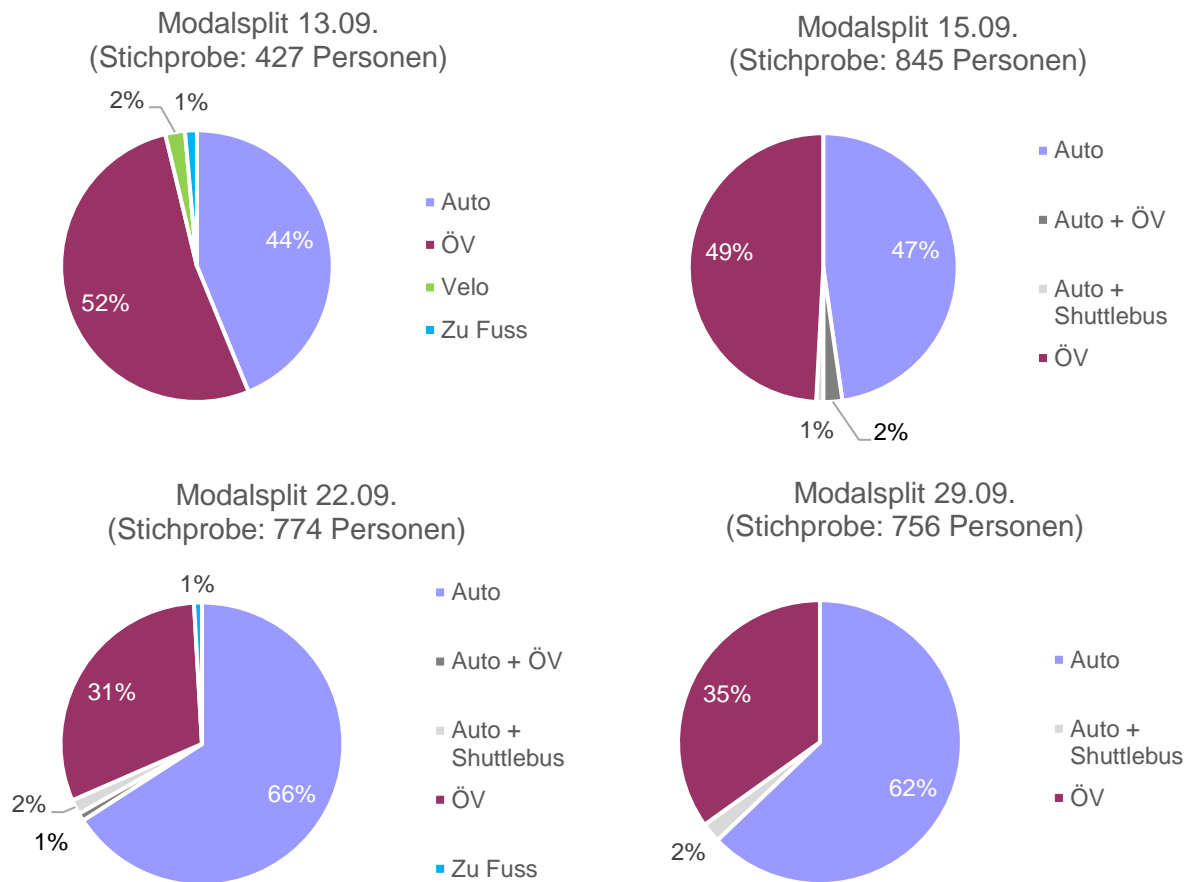


Abbildung 16: Modalsplit der vier Erhebungstage mittels Befragung

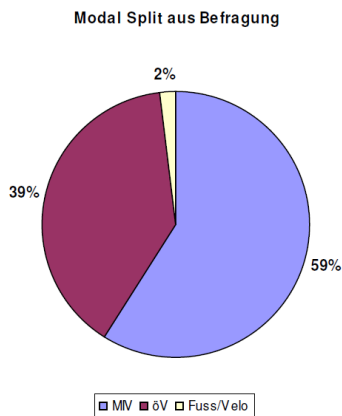


Abbildung 17: Modalsplit Mittelwert 6 Erhebungen 2007  
Quelle: [1]

Die Befragung lieferte auch Angaben zur Herkunftsregion der Zoobesuchenden. Anhand der Nummernschilderhebung konnten diese Zahlen plausibilisiert werden. An den Sonntagen stammt der grösste Teil der Befragten und die erhobenen Nummernschilder aus dem Kanton Zürich, nämlich 74%. Der Besucheranteil des Kantons Zürich (exkl. Stadt) betrug 45%, derjenige der Stadt Zürich 29%. Der Anteil aus den übrigen Kantonen lagen alle unter 10%.

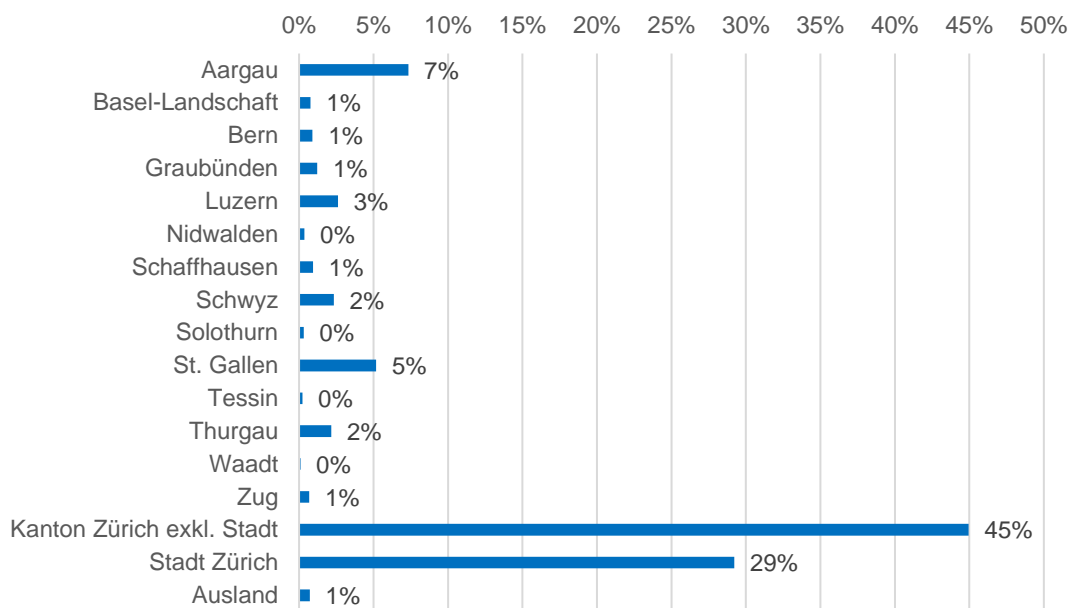


Abbildung 18: Befragung Herkunft, Mittelwert Sonntage

Auffallend sind die Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl nach Herkunftsregion. Während bei den Herkunftsregionen «Ausserkantonal» und «Kanton Zürich (exkl. Stadt Zürich)» jeweils rund ein Drittel mit dem öV anreist, beträgt der öV-Anteil bei der Herkunftsregion «Stadt Zürich» rund 60%. Trotz der deutlich höheren ÖV-Erschliessungsqualität in der Stadt Zürich scheint der öV-Anteil im Vergleich zu den anderen Regionen mit 60% verhältnismässig niedrig. Weniger als 1% der Besuchenden kommt aus dem Ausland in den Zoo.

2007 belief sich der Anteil der Besuchenden aus der näheren Umgebung (Kanton Zürich und Stadt Zürich) auf 60%. Der öV-Anteil bei der Herkunftsregion «Stadt Zürich» betrug rund zwei Drittel, bei den anderen Herkunftsregionen jeweils rund ein Drittel.

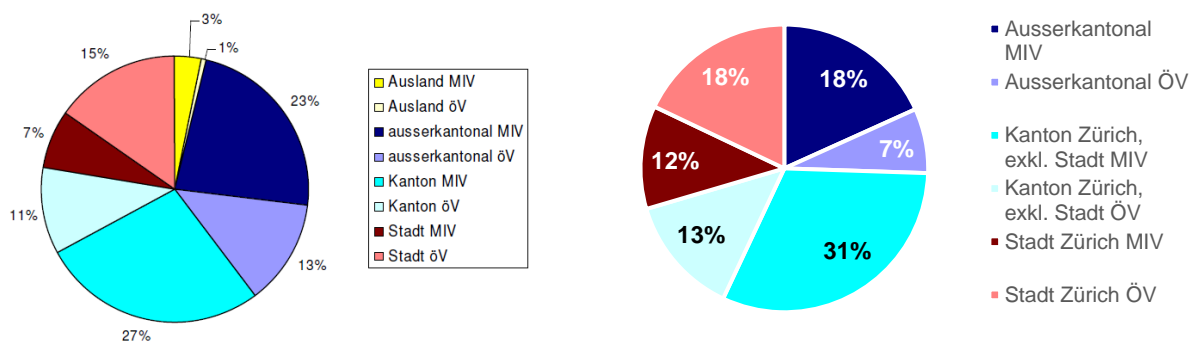


Abbildung 19: links: Herkunft und Verkehrsmittelwahl 2007 [1] und 2019 (rechts, Mittelwert Erhebungssonntage)

Bei den Parkplätzen in der Umgebung des Zoos wurde die Belegung sowie die durchschnittliche Aufenthaltsdauer erfasst. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei allen Parkplätzen bei ca. 3h 30min. Die Belegung der Parkplätze ist je nach Standort unterschiedlich. Am Freitag 13.09.2019 waren die Parkfelder in der näheren Umgebung des Zoos ausreichend.

An den Sonntagen wurden zuerst die Parkfelder im Bereich der Zürichbergstrasse, Forrenweidstrasse, Im Klösterli und Masoala-Halle belegt. Das Dispositiv setzte gegen 11 Uhr ein, die Strasse wurde gesperrt und die Autos in Richtung Dolder geleitet. In diesem Zuge wurden die Parkplätze Zürichbergstrasse Süd, Krähbühlstrasse und Dreiwiesenstrasse belegt. Innerhalb des Wohngebiets der Susenbergstrasse waren

an den Erhebungssonntagen die Parkfelder nie 100% belegt. Im Durchschnitt lag die Belegung bei 50%. Parksuchverkehr konnte an den Erhebungstagen keiner festgestellt werden.

Die Erhebungen des Besetzungsgrades zeigen klare Unterschiede zwischen dem Freitag und den Sonntagen. Am Freitag lag der Besetzungsgrad zwischen 1.86 und 1.95, an den Sonntagen zwischen 2.30 und 2.60.

### 3.8 Interpretation Modalsplit

Zur Beurteilung des öV-Anteils wurde versucht, den Zoo Zürich mit anderen Freizeitanlagen zu vergleichen. Zentrale Fragestellungen bei der Einordnung des Modalsplits sind.

- Handelt es sich um einen hohen oder um einen niedrigen öV-Anteil?
- Kann der öV-Anteil noch gesteigert werden oder ist das Potential zur Verlagerung ausgeschöpft?
- Können die Daten der unterschiedlichen Anlagen überhaupt miteinander verglichen werden?

#### Zoo Basel

Der Vergleich mit dem Zoo Basel basiert auf einer Auswertung aus dem Verkehrsgutachten zum Ozeanarium-Projekt [12] aus dem Jahr 2016. Weil keine aktuellen Daten zur Verkehrsmittelwahl zur Verfügung standen, stützte sich die Auswertung wiederum auf eine Befragung aus dem Jahr 2005, unter Berücksichtigung von Reisebus-Zahlen aus dem Jahr 2015. Damit ergibt sich für den Zoo Basel ein Modalsplit mit einem öV-Anteil von knapp über 50%. Die genaue Herleitung des Modalsplits (Art der Befragung, Stichprobengrösse etc.) konnte nicht ermittelt werden.

Der Zoo Basel befindet sich in den beiden ÖV-Güteklassen A und B; er ist mit dem öV ausgezeichnet erschlossen und befindet sich in Gehdistanz (10 min) vom Bahnhof Basel SBB.



Abbildung 20: öV-Güteklasse Zoo Basel

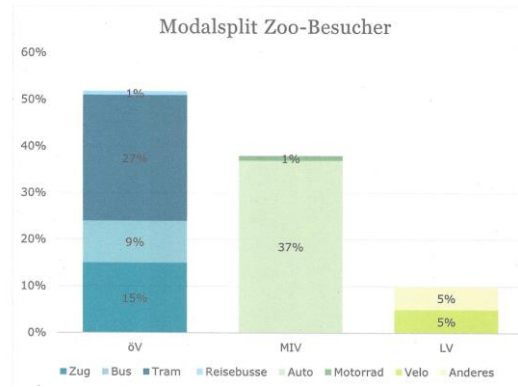


Abbildung 21: Modalsplit Zoo Basel

#### Verkehrshaus Luzern

Im Rahmen der Forschungsarbeit «Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen» [11] fand im September 2009 eine Erhebung im Verkehrshaus Luzern statt.

Das von den anreisenden Besuchenden verwendete Hauptverkehrsmittel ist in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich. Rund 52% der Besuchenden sind mit dem PW angereist. Der durchschnittliche Besetzungsgrad betrug dabei 1.50. 41% der Besuchenden haben den ÖV gewählt (inkl. Schiff) und 4% der Besuchenden sind zu Fuss angereist.

Das Verkehrshaus Luzern befindet sich in der ÖV-Güteklassen A; es ist mit dem öV ausgezeichnet erschlossen (S-Bahn, Bus, Schiff) Die Haltestellen liegen max. 5min vom Eingang entfernt.



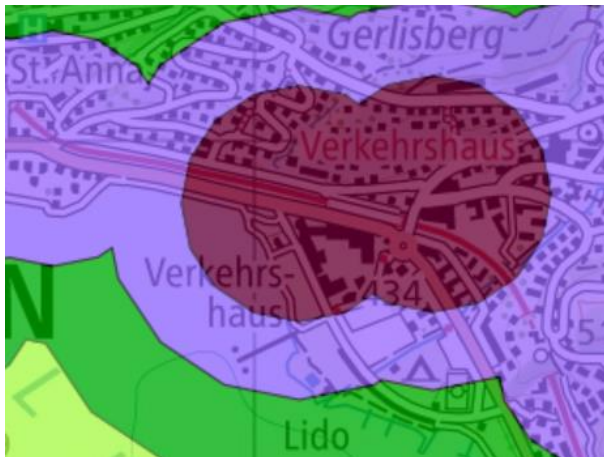


Abbildung 22: öV-Güteklasse Verkehrshaus Luzern

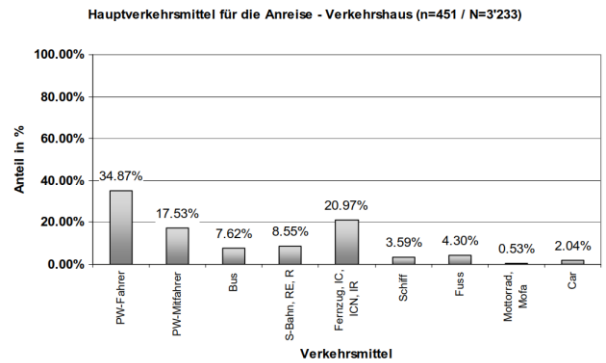


Abbildung 23: Modalsplit Verkehrshaus Luzern

### Technorama Winterthur

Ebenfalls im Rahmen der Forschungsarbeit «Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen» [11] fand im Oktober 2009 eine Erhebung im Technorama statt.

An den beiden Erhebungstagen sind rund 66% der Besuchenden mit dem PW angereist. 25% haben den ÖV für die Anreise gewählt. Der durchschnittliche Besetzungsgrad wurde mit 1.11 ermittelt. Das Technorama befindet sich in der ÖV-Güteklassen B und C; es ist mit dem öV gut erschlossen (S-Bahn, Bus). Die Gehdistanz zum S-Bahnhof Oberwinterthur beträgt 10 min.



Abbildung 24: öV-Güteklasse Technorama

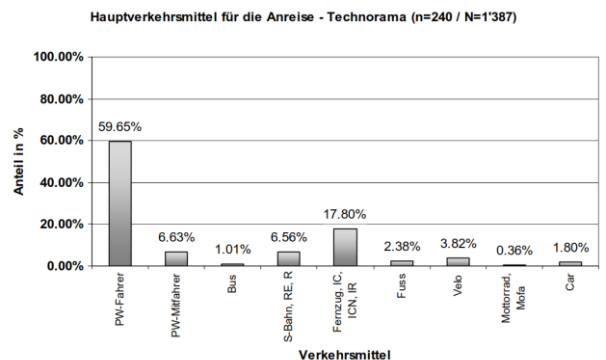


Abbildung 25: Modalsplit Technorama

#### Fazit:

Der Vergleich mit anderen Freizeitanlagen ist nur bedingt möglich. Der Modalsplit weist eine grosse Bandbreite auf. Er erstreckt sich von einem öV-Anteil von rund 25% (Technorama) bis zu einem öV-Anteil von 50% (Verkehrshaus, Zoo Basel). Für den Zoo Zürich mit seiner deutlich schlechteren öV-Erschliessung im Vergleich zu Verkehrshaus und Zoo Basel ist der öV-Anteil von zwischen 30 und 50 Prozent bereits hoch. Potential zur Erhöhung des öV-Anteils bietet sich sicherlich mit der Seilbahn Zoo, die den öV-Anteil am Modalsplit basierend auf Modellberechnungen um 4% erhöhen soll [8].

Modalsplit-Vergleiche sind mit Vorsicht zu geniessen, da auch immer der methodische Hintergrund berücksichtigt werden muss. Die Erhebungsmethodik kann unterschiedlich sein, die Stichprobenerhebung unterliegt Schwankungen. Zudem können die Anteile am Modalsplit je nach Betrachtung (z.B. nach Hauptverkehrsmittel oder nach Etappen) höchst unterschiedlich ausfallen.

Der ermittelte Besetzungsgrad für den Zoo Zürich lag bereits an der Werktagserhebung höher als für die Freizeiteinrichtungen Verkehrshaus und Technorama.

### 3.9 Problemerkennung

Aus der Situationsanalyse, der Verkehrserhebung und der Inputs aus den Mitwirkungsveranstaltungen lassen sich folgende Probleme identifizieren.

Durch seine Lage am Stadtrand ist die öV-Anreise erschwert. Das wirkt sich in längeren Reisezeiten und Unterbrüchen in der öV-Anreise (Umsteigen mit zum Teil längeren Umsteigewegen) aus. Auch für die letzte Etappe zum Zooeingang muss sowohl von der Tram- wie der Bushaltestelle ein längerer Weg zurückgelegt werden. Als Hauptgrund für die Anreise mit dem MIV wurde in der Befragung häufig die kürzere Reisezeit im Vergleich zum öV genannt.

Der Zoo deckt seine Besucherparkierung mit Parkfeldern auf öffentlichem Grund ab. Dies widerspricht der gesetzlich vorgeschriebenen Erstellungspflicht auf Privatgrund.

An Spizentagen treten Überlastsituationen auf: sowohl auf der Strasse (komplett belegte Parkplätze) wie auch im öV (gefüllte Trams). Dadurch, dass viele Familien mit Kleinkindern den Zoo besuchen, verschärft sich die Platzproblematik in den Trams (Kinderwagen).

Das Verkehrsdispositiv an Tagen mit hoher Besucherzahl ist aufwendig. Die daraus entstehenden Auswirkungen auf das Quartier treten regelmässig auf und beschränken sich nicht auf einige wenige Tage.. An diesen Tagen gibt es kaum mehr freie Parkfelder. Die Sperre Zürichbergstrasse führt zu Rückstaus in der Krähbühlstrasse. Die Sperre Dreiwiesenstrasse führt zu langen Umwegfahrten für die Bewohnerschaft und für Besuchende/Kunden des Quartiers, und die Anreise verlängert sich zusätzlich infolge Stausituationen.

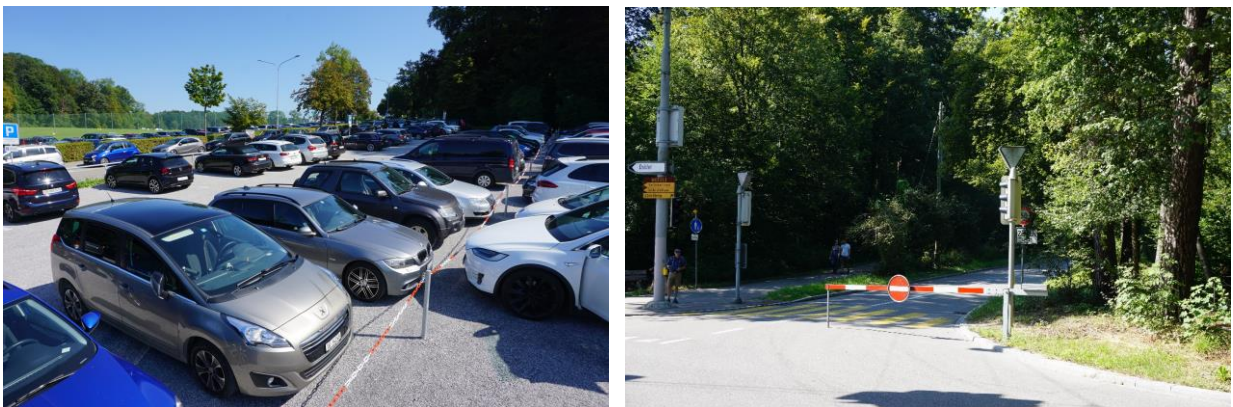


Abbildung 26: Parkierung im Bereich Dolder (links) und Barriere Dreiwiesenstrasse (rechts)

Das Verkehrsdispositiv weist Optimierungspotenzial auf. Da das System an der Überlastungsgrenze ist, wirken sich kleine Störungen sehr stark aus. Von zentraler Bedeutung ist der Abfluss am Knoten Tobelhof-/Dreiwiesenstrasse. Dieser muss genügend gross sein, damit sich kein Rückstau bis zurück in die Krähbühlstrasse aufbauen kann. Der Verkehrsfluss wird auch in der Zürichbergstrasse Nord behindert (90°-Parkfelder, Parkiermanöver zusätzlich erschwert durch schmale Parkfelder).



Abbildung 27: Rückstau in der Dreiwiesenstrasse und in der Krähbühlstrasse (rechts)

Durch die stark schwankende Nachfrage ist es schwierig, ein Verkehrskonzept mit fixen Parametern zu etablieren. Das Konzept muss sowohl auf den Regelbetrieb an Tagen mit niedriger Besucherzahl, Regelbetrieb an Tagen mit hoher Besucherzahl und auf den Ausnahmebetrieb an Spizentagen flexibel ausgerichtet werden.

Probleme wurden auch beim Shuttlebus-Angebot erkannt. Der Shuttlebus ist aus- bis überlastet, mit entsprechend längeren Wartezeiten. Der Wartebereich beim Dolder weist keine adäquate Qualität für die zum Teil langen Wartezeiten auf (fehlender Witterungsschutz, fehlende vorgezogene Zoo-Informationen etc.) In der Zürichbergstrasse wird der Bus auf seiner Fahrt durch Parkiervorgänge behindert.



Abbildung 28: Shuttlebus beim Dolder (links) und vor dem Haupteingang des Zoos (rechts)

Eine besondere Problematik stellt die Überlagerung der verschiedenen Nutzungen (Wohnen/Arbeiten/Naherholung/Sportanlage/Zoo) resp. die Verflechtung der Zufahrt- und Parkierungssituation dar. Die Parkplatzzufahrten und die Parkplätze dienen nicht nur dem Zoo, sondern auch weiteren Nutzungen (ASVZ-Turnhalle, Tennisplätze, Restaurant Dieci, Quartierschliessung). Damit überlagern sich die Ansprüche, was den Spielraum für die Bewirtschaftung der Zufahrten (Sperrung Zürichbergstrasse) und der Parkplätze erschwert. Entsprechend kommt es auch bei geschlossener Barriere zu vielen Zufahrten in die Zürichbergstrasse, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf am Knoten.

Die Schwachstellen, die im Rahmen der Erhebung beobachtet wurden, sind in nachstehendem Schema-  
plan dargestellt.

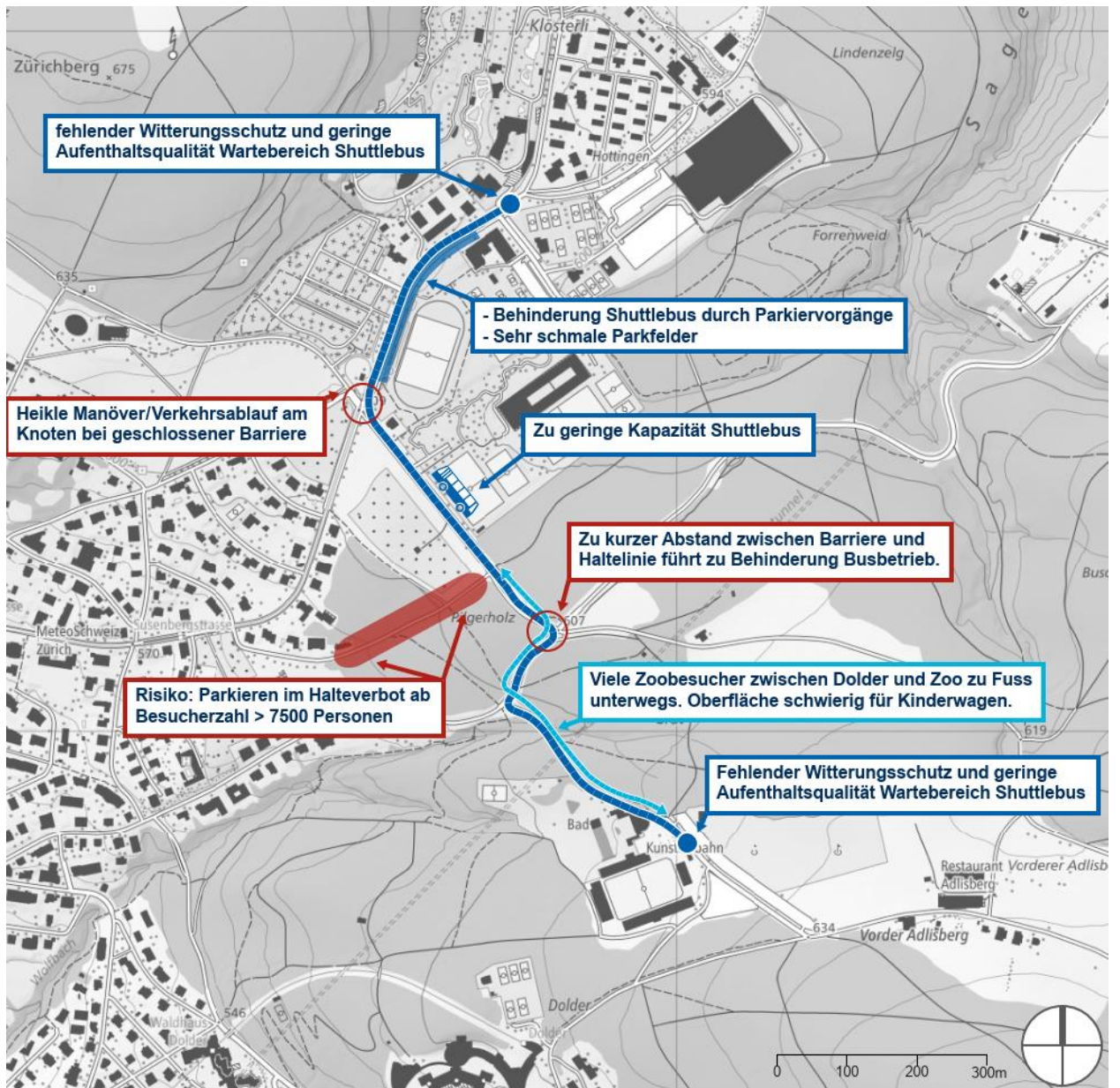


Abbildung 29: Schwachstellenplan / Problemanalyse

### 3.10 Coronasituation 2020/2021

Mit der Wiedereröffnung nach der pandemiebedingten Schliessung des Zoos im März 2021 hat sich das Parkplatzproblem an Sonn- und Feiertagen verschärft. Die Zoobesuchenden wählten häufiger das Auto für die Anreise zum Zoo. Um den verkehrlichen Herausforderungen zu begegnen, hat die Stadt Zürich gemeinsam mit dem Zoo und dem Quartierverein rasch umsetzbare Massnahmen gesucht und im ersten Halbjahr 2021 umgesetzt. Einen markanten Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erwirken, war in dieser kurzen Zeit und unter dem Einfluss der Pandemie nicht möglich. Deshalb zielten die Massnahmen vor allem darauf ab, den Verkehrsabfluss in der Umgebung des Zoos zu verbessern, um Rückstaussituationen an unerwünschten Stellen zu verringern und somit die Belastungen im Quartier zu reduzieren.

Die Kommunikation der Verkehrssituation wurde verstärkt: Die elektronischen Verkehrsinformationstafeln an den Einfallachsen der Stadt zeigen an, wenn die Parkplätze am Zoo belegt sind. Bei der Information zur Anreise spielen die Kommunikationskanäle des Zoos eine wichtige Rolle. Der Zoo ruft auf seiner Website und weiteren Kanälen die Zoobesuchenden verstärkt dazu auf, mit dem öV anzureisen.

Zudem wurde das Parkplatzangebot an kritischen Spitzentagen als Übergangsmassnahme gegen den Parkplatzsuchverkehr im Quartier erhöht. Die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements bewilligte die Nutzung des Eisfelds Dolder als Notüberlauf-Parkplatz temporär als Ausnahme im Jahr 2020 und 2021.



Abbildung 30: Nutzung Eisfeld Dolder als Notüberlauf-Parkplatz (3.6.2021, Fronleichnam)

## 4 Mengengerüst

Ausgehend von der prognostizierten Besucherzahl 2030 und mit den Annahmen zu Modalsplit, Aufenthaltszeit und Besetzungsgrad wird das Verkehrsmengengerüst 2030 festgelegt.

In diesem Kapitel wird das zukünftige Verkehrsaufkommen abgeschätzt. Basierend auf der Erhebung, den Untersuchungen zur Zooseilbahn und der Entwicklung des Zoos wurde ein Mengengerüst entwickelt.

### 4.1 Prognose Besucherzahlen

Im Jahr 2019 wurde der kantonale Gestaltungsplan Zoo Zürich revidiert. Der dazugehörige Bericht im Sinne von Art. 47 RPV [9] enthält die aktuellen prognostizierten Besucherzahlen für den Zoo Zürich. Die Besucherprognose 2030 wiederum stammt aus dem Verkehrsgutachten zur Zooseilbahn [8]. Der Prognosehorizont ist auf das Jahr 2030 ausgelegt und leitet sich aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich ab, das für Untersuchungen im Zusammenhang mit der Zooseilbahn verwendet wurde.

Basierend auf diesen beiden aktuellen und somit belastbaren Grundlagen zeigt sich die Entwicklung der jährlichen Besucherzahl wie folgt.

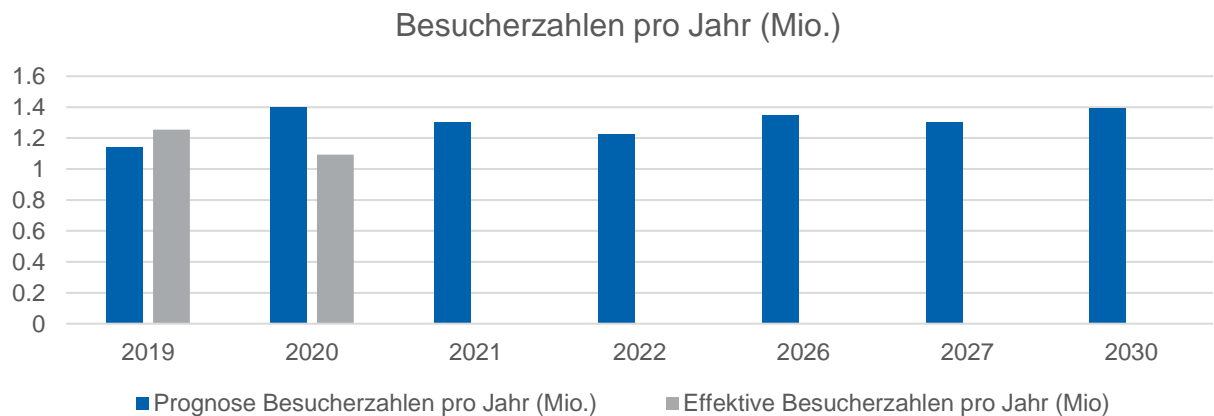


Abbildung 31: Prognose Besucherzahlen, Quelle: [9]

Verschiedene Faktoren tragen zur Entwicklung der Besucherzahl bei. Dazu gehört das allgemeine Bevölkerungswachstum. Auch die gesteigerte Attraktivität des Zoos trägt zu einem punktuellen Besucherswachstum bei. Die Erneuerung der Anlagen führt zu einer Steigerung des Erlebnisfaktors, sei es aufgrund neuer Tierarten (Giraffe), emblematischer Architektur (Elefantenhaus) oder neuer Attraktionen (Baumkronenweg, Elefantenbad). Grössere Zunahmen sind jeweils bei der Einweihung grösserer Anlagen zu erwarten, da diese wegen Tieren und/oder Bauten Publikumsmagnete sind. Deshalb wurde in der Prognose für 2020 (Lewa-Savanne, mittlerweile wegen Coronakrise überholt), 2025 (Voliere Pantanal) und 2029 (Eröffnung Kongo Anlagen) eine höhere Besucherzahl angenommen. Die Prognose geht davon aus, dass sich die Besucherzahlen im Jahr 2030 zwischen 1.2 und 1.4 Mio. Personen pro Jahr bewegen werden.

Der im September 2021 präsentierte Entwicklungsplan [15] zeigt auf, wie sich der Zoo bis ins Jahr 2050 weiterentwickeln wird. Bis 2050 soll der Zoo aus elf Lebensräumen bestehen. Auch langfristig rechnet der Zoo mit den knapp 1.4 Mio. jährlichen Besuchenden aus der Prognose 2030.

#### Fazit:

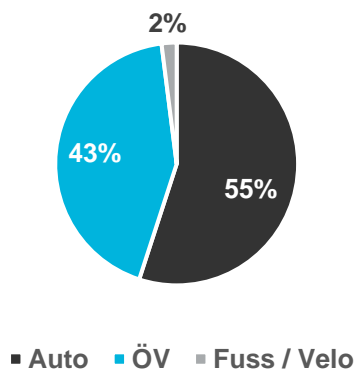
Für das Mengengerüst im Verkehrskonzept Zoo werden die prognostizierten Besucherzahlen 2030 hinterlegt. Die Zahl von knapp 1.4 Mio. Besuchenden ist aktuell und behält auch mit dem langfristigen Entwicklungsplan des Zoos ihre Gültigkeit. Sie bilden die Grundlage für das Verkehrskonzept Zoo.

## 4.2 Modalsplit

Der Modalsplit zeigt die Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Für die Entwicklung des Modalsplits werden drei Szenarien untersucht. Der Modalsplit ist u.a. von den im Verkehrskonzept getroffenen Massnahmen abhängig. Um diesen Massnahmen nicht vorzugreifen, wird die Bandbreite des möglichen zukünftigen Modalsplits 2030 ausgelotet.

Der Modalsplit kann basierend auf der zurückgelegten Distanz, der Unterwegszeit, der Anzahl Wege oder der Anzahl Etappen ausgedrückt werden. Die vorliegenden Szenarien sind wegebasiert.

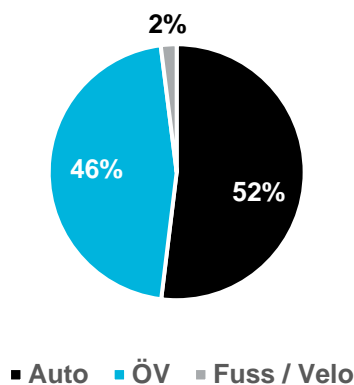
### Szenario «wie heute»



Der heutige öV-Anteil am Modalsplit bewegt sich zwischen 40 und 45%, für das Szenario wird von einem öV-Anteil von 43% ausgegangen. Dieser Wert konnte mit der Verkehrserhebung 2019 plausibilisiert und mit dem Verkehrsgutachten zur Zooseilbahn [8] abgeglichen werden.

Abbildung 32: Modalsplit «wie heute» wegebasiert

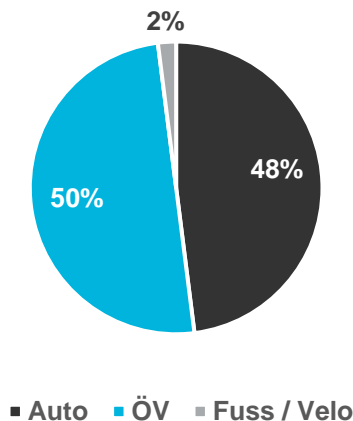
### Szenario «moderat»



In diesem Szenario wird von einer geringfügigen Erhöhung des Modalsplits ausgegangen. Es bildet den bisherigen Trend der leichten Steigerung des öV-Anteils ab. Damit ergibt sich im Vergleich zum Szenario «wie heute» eine Erhöhung des öV-Anteils um drei Prozentpunkte.

Abbildung 33: Modalsplit «moderat», wegebasiert

**Szenario «ambitioniert»**



Für das Szenario «ambitioniert» wird im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie von einer Steigerung des öV-Anteils auf 50 Prozent ausgegangen. Damit ergibt sich im Vergleich zum Szenario «wie heute» eine Erhöhung des öV-Anteils um sieben Prozentpunkte.

Dieses Szenario orientiert sich an den Benchmarks von Zoo Basel und Verkehrshaus Luzern (vgl. Kap. 3.8), die beide ungefähr einen öV-Anteil von 50% erreichen. Der Freizeitverkehr ist schweizweit eher MIV-lastig, im Unterschied z.B. zum Pendlerverkehr, so dass ein höherer öV-Anteil als 50% im Jahr 2030 nicht realistisch ist.

Abbildung 34: Modalsplit «ambitioniert», wegebasiert

**Fazit:**

Der zukünftige öV-Anteil am Modalsplit bewegt sich zwischen 43% und 50%. Basierend auf den übergeordneten verkehrspolitischen Vorgaben wird für die weiteren Überlegungen das Szenario «ambitioniert» mit dem Zielwert von 50% öV-Anteil zu Grunde gelegt. Der Anteil des Fuss-/Veloverkehrs ist aufgrund des Einzugsgebiets des Zoos und der Topografie unbedeutend und beträgt rund 2%.

**4.3 Anzahl jährliche MIV-Fahrten**

Die MIV-Fahrtanzahl leitet sich ab aus den Besucherzahlen, dem Modalsplit und dem Besetzungsgrad der Autos. Der Besetzungsgrad wird basierend auf der Verkehrserhebung mit 2.3 angenommen, d.h. in einem Fahrzeug zum Zoo sitzen durchschnittlich 2.3 Personen. Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der maximalen jährlichen MIV-Fahrten in Abhängigkeit der angestrebten Modalsplit-Veränderung (öV-Anteil 50% gemäss Szenario «ambitioniert»). Als Besucherzahl wurde die Prognose 2030 als Höchstwert für alle drei Zeitzustände hinterlegt. Die tatsächliche Fahrtanzahl kann unter diesem Wert liegen, falls die Besucherzahl niedriger ist als die Prognose 2030.

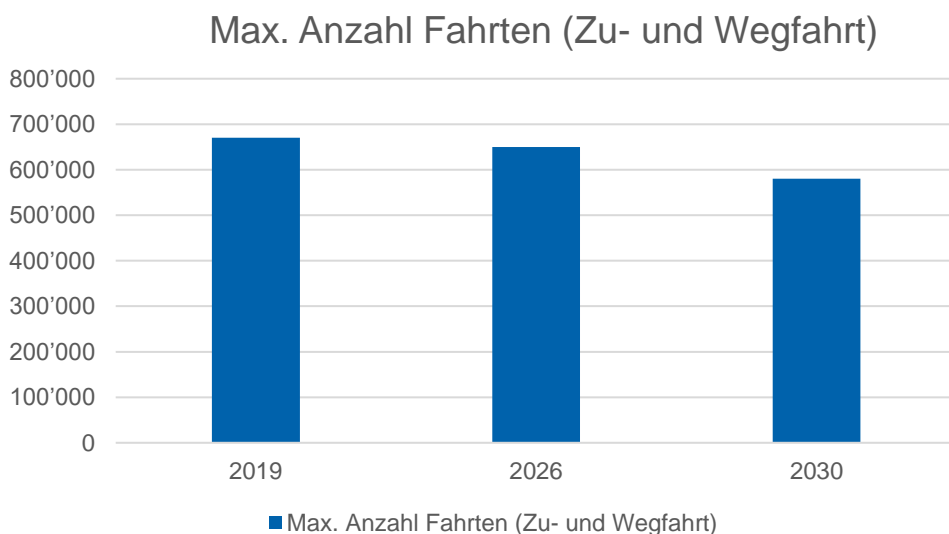


Abbildung 35: Maximale Anzahl jährlicher MIV-Fahrten, berechnet mit Modalsplit 2030 «ambitioniert»



Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, wie sich die Kennzahlen zwischen dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) aus dem Jahr 1995 [6], den Prognosen im Zusammenhang mit der Revision des Gestaltungsplans (GP) 2019 [9] und dem vorliegenden Verkehrskonzept unterscheiden:

	<b>UVB Masoala 1995</b>	<b>GP Zoo 2019</b>	<b>Verkehrskonzept Zoo 2021</b>
Prognose Besucherzahl (Anzahl Personen pro Jahr)	950'000	1.39 Mio.	1.39 Mio.
MIV-Anteil am Modalsplit	70%	49.3%	48%
Besetzungsgrad (Anzahl Personen pro Auto)	3.3	3.3	2.3
Anzahl Autos, gerundet	201'515	226'780	288'700
Anzahl MIV-Fahrten (Zu- und Wegfahrten), gerundet	403'030	453'560	580'000

Tabelle 5: Gegenüberstellung UVB, GP und Verkehrskonzept

Aus der Tabelle stechen folgende Unterschiede hervor:

- Besucherzahl: Der UVB 1995 ging von deutlich niedrigeren Besucherzahlen aus. Für die GP-Revision 2019 wurde die aktualisierte Besucherprognose aus dem Verkehrsgutachten der Zooseilbahn verwendet. Diese floss auch in das vorliegende Verkehrskonzept ein.
- Besetzungsgrad: Die Diskrepanz zwischen der GP-Revision 2019 und dem vorliegenden Verkehrskonzept begründet sich im Besetzungsgrad. In der GP-Revision wurde der Besetzungsgrad unverändert aus dem UVB 1995 übernommen. Er ist mit 3.3 Personen pro Auto sehr hoch angesetzt. Der Besetzungsgrad ist tagesabhängig, an Spitzentagen ist er höher als an Tagen mit geringem Besucheraufkommen. Für das vorliegende Verkehrskonzept wurden die Werte aus der Verkehrserhebung auf einen jährlichen Durchschnitt hochgerechnet und der Besetzungsgrad mit 2.3 abgeschätzt.

Der Kanton erachtete bei der Revision des Gestaltungsplanes 2019 eine Aktualisierung des UVB für nicht erforderlich. Er hielt aber dennoch fest, dass eine unbefriedigende Verkehrssituation an Spitzentagen besteht. Deshalb wurde im Gestaltungsplan die Verpflichtung für den Zoo aufgenommen, an Verkehrskonzepten der Stadt Zürich mitzuwirken, die dort gemeinsam beschlossenen Massnahmen umzusetzen und deren Wirkung zu überprüfen (Art. 10 Ab. 5 der Gestaltungsplanvorschriften).

#### 4.4 Parkplatzbedarf

Die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für eine bestimmte Nutzweise richtet sich nach der städtischen Parkplatzverordnung (PPV). Dies erfolgt für die üblichen Nutzweisen (Wohnen, Verkauf, Büros etc.) vereinfacht nach Geschossflächen und einer Abminderung je nach Reduktionsgebiet. Für spezielle Nutzungen, wie sie der Zoo darstellt, berechnet sich die Anzahl von Fall zu Fall nach den Grundsätzen der PPV, gestützt auf Art. 4 Abs. 2 PPV. Da für den Zoo keine flächenbezogenen Kennwerte vorliegen, kam für die Ermittlung des Parkierungsangebots deshalb das detaillierte Verfahren gemäss der Schweizer Norm SN 40 281 (Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen) zur Anwendung.

Entsprechend wurde die Anzahl Abstellplätze zur Abdeckung des Spitzenbedarfs aus folgenden Grössen hergeleitet:

<b>Einflussgrösse</b>	<b>Wert Ist-Zustand</b>	<b>Wert 2030</b>	<b>Bemerkungen</b>
Anzahl Besuchende	7'500 – 10'000 Personen	7'500 – 10'000 Personen	Tagestyp Spitzentag
MIV-Anteil am Modalsplit	60%	52%	MIV-Anteile am Spitzentag leicht höher als im Jahresmittel
Besetzungsgrad	2.5 Personen pro Auto	2.5 Personen pro Auto	Gemäss Erhebung
Umschlag pro Parkplatz	1.5	1.5	Abgeleitet aus Erhebung (Aufenthaltsdauer)

Tabelle 6: Einflussgrössen Parkplatzbedarf

Im Kapitel 3.1 wurde ermittelt, an wie vielen Tagen eine bestimmte Besucheranzahl erreicht wurde. Um eine bessere Differenzierung von normalen Werktagen, von Sonn- und Feiertagen und Spitzentagen zu gewährleisten, wurden die Besuchertage typisiert. Ausgehend vom bestehenden Parkplatzangebot und der Anzahl Tage pro Jahr mit bestimmten Besuchermengen wurden drei unterschiedliche Typen von Tageskategorien definiert.

Gemäss der Erhebung und Erfahrungen des Zoos ist mit bis zu 4'500 Besuchenden ein Regelbetrieb mit den Parkplätzen im Nahbereich des Zoos möglich. Es sind keine speziellen Massnahmen (Aufgebot Verkehrskadetten, Aktivierung Dolder-Parkplatz, Shuttlebus Dolder-Zoo) erforderlich. Solche Tage mit niedriger Besucherzahl machen rund 75% der Tage im Jahr aus.

An Tagen mit hoher Besucherzahl ist mit 4'500 bis zu 7'500 Besuchenden zu rechnen. Dies betrifft Sonn- und Feiertage oder Ferientage. Dabei werden zusätzlich zu den Parkplätzen im Nahbereich des Zoos der Parkplatz Dolder (Adlisbergstrasse) benötigt.

Ab einer Anzahl von rund 7'500 Personen reicht auch der Parkplatz Dolder nicht mehr aus. Für diese Spitzentage ist heute ein Ausnahmebetrieb mit zusätzlichem Notüberlauf-PP erforderlich.



Abbildung 36: Parkplatz Dolder Adlisbergstrasse am Sonntag 15.09.19 um 11 Uhr (links) und um 14 Uhr (rechts)

Mit den Modalsplit-Annahmen gemäss Kap. 4.2 und den weiteren Annahmen zu Besetzungsgrad und Parkplatzumschlag ergibt sich für den Ist-Zustand (2019) rechnerisch der Parkplatzbedarf pro Tageskategorie wie folgt:

Bezeichnung	Anzahl Tage pro Jahr	Anzahl Besuchende pro Tag	Parkplatzbedarf 2019
Tag mit normalem Besucheraufkommen	279	Bis 4'500	Bis 750 Parkplätze
Tag mit hoher Besucherzahl	75	4'500 bis 7'500	750 - 1200 Parkplätze
Spitzentag	11	7'500 bis 10'000	1200 -1600 Parkplätze

Tabelle 7: Tageskategorien und Parkplatzbedarf 2019

Das Ziel ist es, dass das Besucherwachstum gegenüber 2019 ausserhalb der Spitzentage stattfindet. Das Besucherwachstum kann nur verträglich abgewickelt werden, wenn eine weitere Verlagerung der Besuchenden von Sonn- und Feiertagen auf Tage mit niedriger Besucherzahl stattfindet. Mit den vorgesehenen Massnahmen zur Steigerung des öV-Anteils auf 50% (Modalsplit 2030 gemäss Szenario «ambitioniert») wird zudem die Parkplatznachfrage reduziert. Allerdings kann auch in Zukunft das Auftreten von Spitzentagen nicht ausgeschlossen werden. Das so ermittelte Mengengerüst 2030 weist folgenden Parkplatzbedarf auf:

Bezeichnung	Anzahl Tage pro Jahr	Anzahl Besuchende pro Tag	Parkplatzbedarf 2030
Tag mit normalem Besucheraufkommen	264	Bis 4'500	Bis 600 Parkplätze
Tag mit hoher Besucherzahl	90	4'500 bis 7'500	600-1000 Parkplätze
Spitzentag	11	7'500 bis 10'000	1000-1200 Parkplätze

Tabelle 8: Tageskategorien und Parkplatzbedarf 2030, berechnet mit Modalsplit 2030 «ambitioniert»

Die Mengengerüste für den Ist-Zustand (2019) und den Zustand 2030 finden sich im Anhang 1.

**Fazit:**

Mit dem vorliegenden Mengengerüst liegt eine robuste und realistische Grundlage vor, die für die Entwicklung des Verkehrskonzeptes und der Massnahmen sowie für das Monitoring zugrunde gelegt werden kann.

Das Verkehrsmengengerüst basiert auf der prognostizierten Besucherzahl 2030. Somit ist es von der Schwankung von Besucherzahlen entkoppelt und die maximalen Fahrten- und Parkplatzzahlen sind planiert.

Die aktuell bekannten Planungen im Umfeld führen nicht dazu, dass die Verkehrsmengen überdacht werden müssen. Die Umgestaltung des Vorderbergs führt nicht zu einer Beeinträchtigung der Kapazität auf der Zufahrtsachse zum Zoo. Die Entwicklung im Hochschulgebiet führt in der öV-Auslastung eher zu Änderungen an Werktagen als an Sonn- und Feiertagen, so dass es nicht zu einer Kumulierung von Verkehrsspitzen kommt.

## 5 Ziele

Im Rahmen der Projekterarbeitung wurden folgende Ziele für das Verkehrskonzept Zoo formuliert.

Ziel	Teilziel	Kriterien
Gesamtstädtische Strategien umsetzen	Anteil öV erhöhen	Anteil öV am Besucherverkehr
	Kapazitäten für den MIV nicht erhöhen	Anzahl jährliche MIV-Fahrten
	Stadträume aufwerten	Bäume, Beeinträchtigung durch Parkplätze, Proportionen (Aufteilung Fahrbahn – Seitenbereiche)
Belastung Quartier reduzieren	Quartierverkehr vom Zooverkehr entflechten	Keine Beeinträchtigung Zufahrten zu Wohnen, Gewerbe und Naherholungszielen
	Autoverkehr auf Verbindungsstrassen bündeln	Kein Schleichverkehr durch Quartiere bzw. kommunalen Strassen
	Verkehrsfluss verbessern	Kein Stau an unerwünschten Orten, kein Überstauen von Knoten
	Wildparkieren vermeiden	Anzahl Wildparkierer an Tagen mit hoher Besucherzahl
öV nachfrageorientiert ausbauen	Attraktiven öV anbieten	Anzahl Zoobesuchende, die mit dem öV anreisen; Direktverbindungen zu öV-Knoten mit attraktiven Reisezeiten; Anzahl Verbindungen (Fahrplandichte); Auslastung öV, Platzangebot für Kinderwagen
	Störungsfreien Betrieb sicherstellen	Keine Behinderung durch Rückstau oder Parkiermanöver
	Attraktive Haltestellen und Zugänge anbieten	Distanz und Qualität der Fusswege; Aufenthaltsqualität Haltestelle (Witterungsschutz, Flächen, Umfeld); Orientierung, Wegweisung auf Umsteige- und Zugangswegen
	Information und Ticketing attraktivieren	Kampagnen, Informationen, Vereinfachung Ticketkauf, Preisliche Anreize für öV-Nutzung

Ziel	Teilziel	Kriterien
Infrastrukturen besser nutzen	Nachfrage zeitlich verteilen	Verlagerung des Besucheraufkommens auf Tage mit schwacher Nachfrage resp. auf Randstunden; Jahres-, Wochen- und Tagesganglinie
	Parkplätze angebotsorientiert anbieten	Zahl der Parkplätze; Lage der Parkplätze; Bewirtschaftung (preislich, zeitlich) der Parkplätze; Verkehrslenkung / Information
Umsetzung sicherstellen	Gutes Kosten-/Nutzen-Verhältnis sicherstellen	Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten
	Tragfähige Lösungen anstreben	Akzeptanz der Massnahmen

Tabelle 9: Strategische Ziele

Aus den strategischen Zielen wurden quantifizierbare Ziele abgeleitet. Quantifizierbare Ziele sind messbar und beinhalten jeweils einen Zielwert oder eine angestrebte Entwicklungstendenz.

Ziel	Zielgrösse
Anteil öV erhöhen	Erhöhung des öV-Anteils am Zoobesucherverkehr um 7 Prozentpunkte bis ins Jahr 2030
Kontingentierung der MIV-Fahrten	Reduktion der jährlichen MIV-Fahrten (Zu- und Wegfahrten) des Zoobesucherverkehrs um 15 Prozent bis ins Jahr 2030
Belastung Quartier reduzieren	Halbierung der Anzahl Tage mit Verkehrsdispositiv bis ins Jahr 2030

Tabelle 10: quantifizierbare Ziele

## 6 Massnahmen

### 6.1 Bisher umgesetzte Massnahmen

Die folgende Übersicht zeigt die Massnahmen, die seit den 90er Jahren umgesetzt worden sind, um die Verkehrssituation im Gebiet Zoo kontinuierlich zu verbessern.

Jahr	Massnahme
1995	Verkehrskonzept Spitzentage (Verkehrsregelung durch Verkehrskadetten, Barrieren MIV, Shuttlebus Dolder), über die Jahre hinweg sukzessiv verfeinert
2003	Realisierung RailAway-Angebot mit SBB
2003	Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Zoo/Forrenweid auf der Buslinie 751
2003	Taktverdichtung Buslinie 751 (versuchsweise Einführung 15'-Takt)
2003	Beginn Verkehrscontrolling Zoo (Berichterstattung zu Massnahmen betr. Minderung des MIV)
2004	Wegweisung ab den Haltestellen Zoo und Zoo/Forrenweid auf den wichtigen Zugangswegen
2005	Einsatz Sänfte auf Tramlinie 6 (Niederflur-Wagenteil)
2007	Verstärkte Anreiseinformation auf Webauftritt Zoo
2007	Verstärkte Werbung Anreise mit öV (Plakat Nashorn)
2007	Abfahrtsanzeige an Zoo-Ausgängen
2008	Einsatz Cobratrams auf Linie 6 an Sonn- und Feiertagen (durchgängiges Niederflurfahrzeug)
2008	Notüberlaufparkplatz Eisbahn Dolder
2009	Pilotversuch Shuttlebus Irchel – Zoo
2009	Sperrung Susenbergstrasse an Sa/So/Feiertagen
2011	Erhöhung Parkiergebühren im Gebiet Zoo an Sonn- und Feiertagen
2015	Neue Parkiergebühren auf PP Dolder Sports
2017	Durchgehender Einsatz Cobratrams zum Zoo an allen Wochentagen
2019	Markierung Parkfelder auf PP Dolder Sports
kontinuierlich	Vergünstigte Eintritte in verschiedenen Angeboten zusammen mit öV (Zurich Card, ZVV-Ferienpass, ZVV-Actionpass, Kundenaktionen von Sponsoren)

Tabelle 11: Bisher umgesetzte Massnahmen. Rot: Massnahmen, die zu einem späteren Zeitpunkt aufgehoben wurden.

## 6.2 Massnahmenfächer

Die folgende Tabelle enthält den Massnahmenfächer, der im Rahmen dieser Studie überprüft wurde. Dabei handelt es sich um laufende Projekte, um bereits zu einem früheren Zeitpunkt untersuchte und erneut geprüfte Ansätze, um Vorschläge aus der Mitwirkung oder um weitere neue Ansätze. Alle Massnahmen sind in Form von Massnahmenblättern im Anhang dokumentiert.

1	Zooseilbahn
2	Verlängerung Tramlinie prüfen
3	Shuttle Zoo – Stettbach
4	Taktverdichtung und Zonenanpassung Buslinie 751
5	Neue Linienführung Tram 6 prüfen
6	Ausdehnung Betriebszeiten Tram 5 zum Zoo
7	Vereinfachung RailAway
8	Taktverdichtung Tram 5 und 6 prüfen
9	Kombiticket Zoo mit Zone 110 (evtl. ganzer ZVV)
10	Bündelung Parkierung in einem Parkhaus
11	Mehr quartierbezogene Parkierung
12	Verstärkte Parkraumbewirtschaftung
13	Automatisierte Barrieren
14	Automatische Erfassung der Fahrten
15	Einbettung ins städtische Parkleitsystem
16	Park + Ride Hohe Promenade
17	Optimierung Verkehrsdispositiv
18	Pre-Pay-Parkfeld
19	Verbesserung Wegweisung
20	Aufwertung Fusswege von den öV-Haltestellen zum Zoo
21	Kommunikation Zoo
22	Steuerung der Nachfrage
23	Monitoring
24	Expresstram / Expressbus HB – Zoo
25	Autonomer Shuttlebus Tramhaltestelle
26	Neue Linienführung Buslinie 751
27	Busverbindung Witikon – Zoo - Stettbach
28	RailAway inkl. Park & Rail am Wohnort
29	Park + Ride in Parkhäusern entlang A1
30	Überlauf-Parkplatz Dolder
31	Mitbenützung FIFA-Parkhaus an Sonn- und Feiertagen
32	Neue Zufahrt Zoo ab Tobelhofstrasse
33	Grossräumige Sperrung an Spitzentagen
34	Neuer Fussgängerzugang Nord

35	Hauptverkehrsachsen schützen
36	Kontingent Besucherzahlen

Tabelle 12: Massnahmenfächer

### 6.3 Beurteilung Massnahmen

Die möglichen Massnahmen wurden auf den Massnahmenblättern (siehe Anhang 3) steckbriefartig beschrieben und beurteilt. Nebst der qualitativen Beurteilung mittels Vor- und Nachteilen und Aussagen zu Realisierbarkeit und Risiken wurde auch eine semi-quantitative Beurteilung mit einer Aufwand-Wirkung-Matrix vorgenommen.

Die Wirkung-Achse bemisst sich nach der Zielerreichung und wird auf einer dreistufigen Skala dargestellt. Die meisten Massnahmen wirken meist auf eines der sechs Ziele ein. Massnahmen, die sogar auf mehr als ein Ziel einwirken, erhalten einen Bonus in der Bewertung. Massnahmen, die einen Widerspruch zu einem anderen Ziel bewirken, erhalten einen Malus in der Bewertung.

Die Aufwand-Achse wird ebenfalls auf einer dreistufigen Skala dargestellt. Im «Aufwand» fliessen nicht nur die Kosten ein, sondern es wird versucht, den Aufwand gesamtheitlicher abzubilden. Deshalb fliessen auch Aspekte der bautechnischen Machbarkeit und der gesellschaftlichen Akzeptanz ein. Aus der Bewertungsmatrix darf nicht die Folgerung gezogen werden, eine Massnahme sei nicht weiterzuverfolgen, nur weil der Aufwand hoch ist. Erzielt sie eine hohe Wirkung, ist sie durchaus weiterzuverfolgen (Bsp. Seilbahn Zoo).

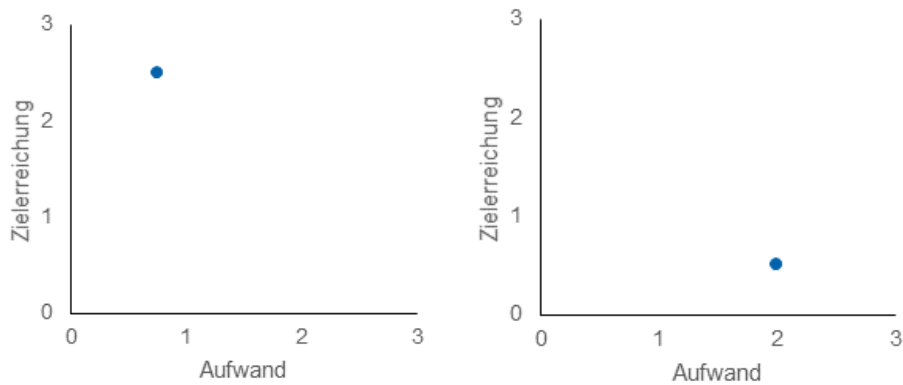


Abbildung 37: Beispiel zweier Massnahmen mit guter (links) und schlechter (rechts) Aufwand-/Wirkung-Beurteilung



Der Aufwand setzt sich aus folgenden Kriterien zusammen.

Kriterium	Bewertung
Investitionskosten	Kein Aufwand: < 100'000 CHF Geringer Aufwand: < 2 Mio. CHF Mittlerer Aufwand: 2 - 5 Mio. CHF Hoher Aufwand: > 5 Mio. CHF
Laufende Kosten	Kein Aufwand: 0 CHF pro Jahr Geringer Aufwand: < 100'000 CHF pro Jahr Mittlerer Aufwand: 100'000 - 500'000 CHF pro Jahr Hoher Aufwand: > 500'000 CHF pro Jahr
(Bau-) technische Machbarkeit	Kein Aufwand: Keine baulichen Massnahmen Geringer Aufwand: Kleinere Anpassungen Mittlerer Aufwand: Umbau Strasse/Parkierungsanlage Hoher Aufwand: Neubau Strasse/Parkierungsanlage
Gesellschaftliche Akzeptanz	Kein Aufwand: Kein Widerstand resp. Begrüssung/Anklang Geringer Aufwand: lokaler Widerstand, Einwände/Einsprachen Nachbarschaft/Quartierverein Mittlerer Aufwand: Widerstand mit stadtweiter Ausstrahlung (z.B. Gemeinderat), Risiko von Einsprachen im Bewilligungsverfahren Hoher Aufwand: Breiter Widerstand mit regionaler Ausstrahlung (z.B. Nachbargemeinde oder Interessensverbände), Risiko von Einsprachen im Bewilligungsverfahren

Tabelle 13: Beurteilungskriterien Aufwand-Wirkung-Matrix

Basierend auf der Aufwand-Wirkung-Matrix und der restlichen Beurteilung im Massnahmenblatt wurden aus 36 Massnahmen (siehe Kap.6.2) 23 als weiterzuverfolgen eingestuft und ins Konzept aufgenommen.

## 7 Verkehrskonzept

### 7.1 Schlüsselstossrichtungen und Umsetzungsschritte

Das Verkehrskonzept Zoo basiert auf folgenden Schlüsselstossrichtungen:

- Ausbau öffentlicher Verkehr
- Bündelung Parkierung
- Verkehrsspitzen glätten

Der Ausbau des öV umfasst verschiedene bauliche und betriebliche Massnahmen wie auch Massnahmen im Bereich Ticketing. Zentraler Baustein ist die Zooseilbahn, die eine deutliche Erhöhung des öV-Anteils am Modalsplit zur Folge hat und bereits weit in der Planung fortgeschritten ist. Sofern die Seilbahn tatsächlich realisiert werden kann – der Ausgang des Rechtsmittelverfahren ist unsicher und kann im Worst Case auch den Projektabbruch zur Folge haben –, wird sie 2028 eröffnet. Das Vorhaben ist auch im Entwicklungsplan Zoo [15] als Schwerpunkt enthalten.

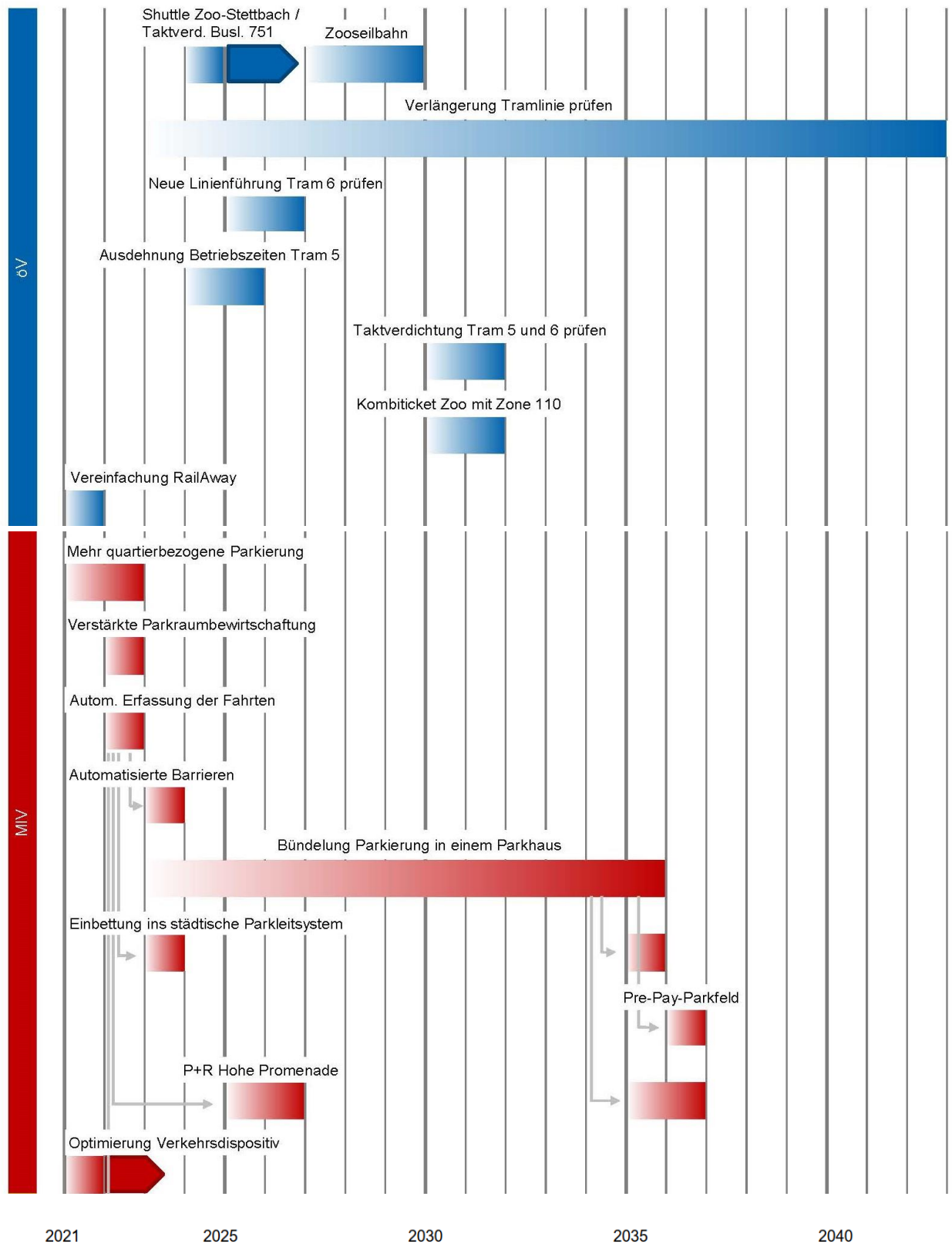
Mit der Bündelung der Parkierung wird angestrebt, das disperse Parkierungsangebot zu konzentrieren. Es wird angestrebt, die Parkplätze für die Zoobesuchenden in einem Parkhaus vor der Masoala-Halle zu bündeln. Es ist eine Parkierungsanlage mit einem Angebot von ca. 1200 Parkplätzen vorgesehen, womit alle Tage abgedeckt sind. Diese Bündelung erlaubt den Verzicht auf die Nutzung der Parkplätze Dolder mit den entsprechenden negativen Auswirkungen im Quartier (Sperrren, Umwegfahrten, Parkplatzsuchverkehr) und ermöglicht die Aufwertung der Zürichbergstrasse Nord (dank Verlegung der Strassenparkplätze in die Parkierungsanlage). Die Parkierungsanlage wird ins städtische Parkleitsystem eingebunden, so dass die Belegung gut kommuniziert und der Besucherverkehr bei Bedarf gelenkt werden kann.

Die Schlüsselstossrichtung Verkehrsspitzen glätten umfasst Massnahmen, um auf der Nachfrageseite einzuwirken. In Ergänzung zu Massnahmen auf der Angebotsseite wird mit verschiedenen Ansätzen das Mobilitätsverhalten der Zoobesuchenden in günstiger Weise beeinflusst, um den Verkehrsablauf zu optimieren. Dabei handelt es sich um eine Reihe von Massnahmen, die u.a. auf Information und Kommunikation basieren. Auch preisliche Anreize (nachfrageabhängige Preise zur Glättung der Nachfragespitzen wie in Skigebieten) oder verhaltenspsychologische Ansätze (z.B. Nudging, also das Verändern des Verhaltens, ohne jegliche Optionen zu verbieten) werden weiterverfolgt.

Das Verkehrskonzept Zoo baut auf diesen Schlüsselstossrichtungen auf und beinhaltet ein Bündel von 23 aufeinander abgestimmten Massnahmen, die in der Umsetzung konkretisiert und vertieft werden. Sie sind nach Umsetzungshorizont gegliedert.

- kurzfristig: 0 bis 5 Jahre
- mittelfristig: 5 bis 10 Jahre
- langfristig: mehr als 10 Jahre
- laufend

Die Massnahmenkategorien umfassen den öffentlichen Verkehr (öV), den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Fuss-/Veloverkehr (FV), das Verhalten (V) und das Monitoring (M). Der Plan des Verkehrskonzepts befindet sich im Anhang A2 des Berichts.



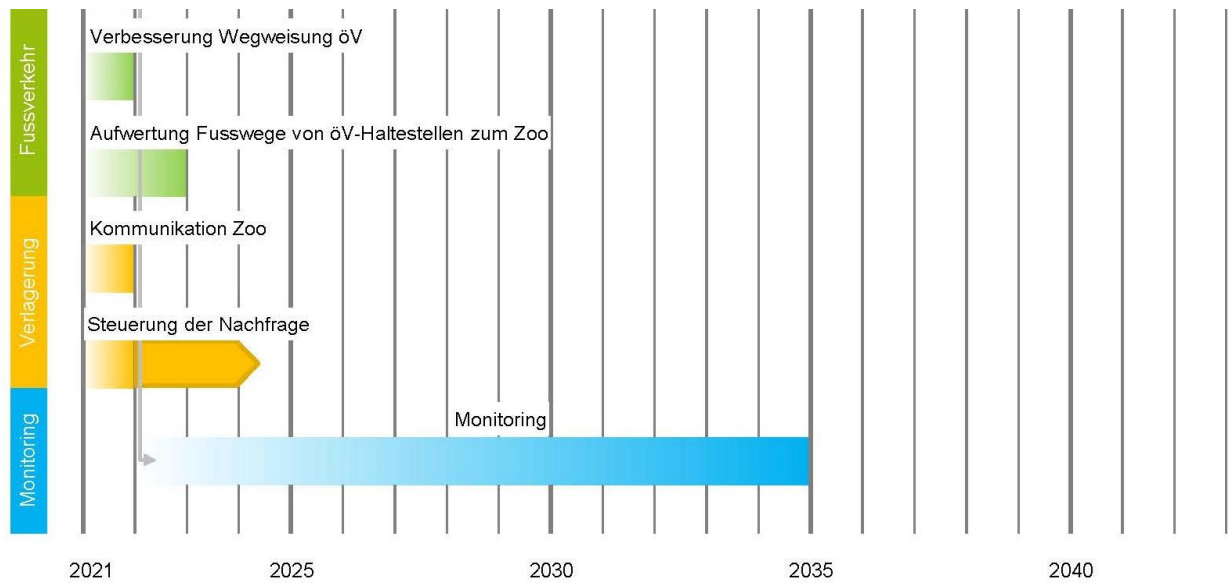


Tabelle 14: Umsetzungsschritte

Mit den im Konzept vorgesehenen Massnahmen soll der öV-Anteil am Modalsplit von heute 43% auf 50% gesteigert werden. Gleichzeitig wird das Verkehrsaufkommen auf 580'000 MIV-Fahrten pro Jahr reduziert und künftig plafoniert. Voraussetzung für das Erreichen der Werte für den Zielzustand 2030 ist die Umsetzung des Verkehrskonzepts. Insbesondere die Zooseilbahn trägt gemäss Verkehrsgutachten Zooseilbahn [8] zu einer deutlichen Erhöhung des öV-Anteils am Modalsplit bei. Die Massnahmen sind aufeinander abgestimmt. Ein Wegfall von Schlüsselmassnahmen bedingt konsequenterweise die Neuberechnung des Verkehrsmengengerüsts.

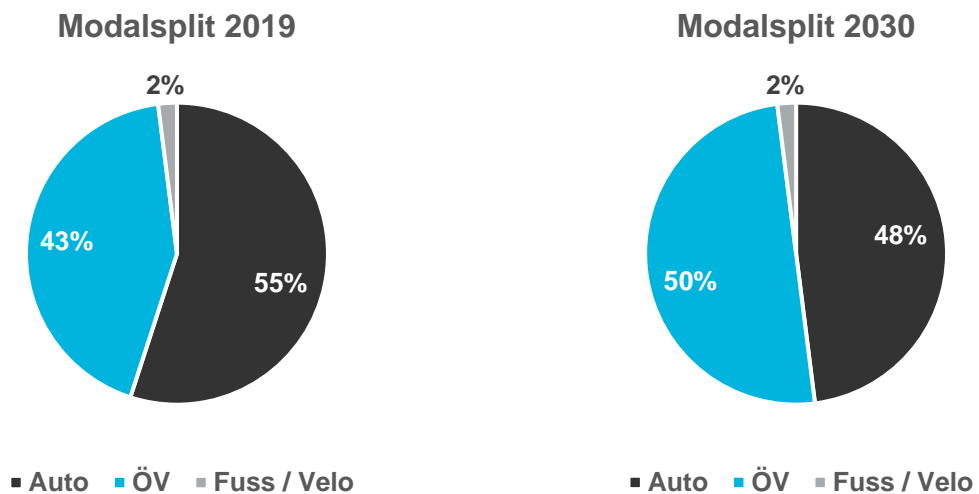


Abbildung 38: Modalsplit 2019 und 2030, wegebasiert

Mit dem vorliegenden Mengengerüst liegt eine robuste und realistische Grundlage vor, die für das Monitoring zugrunde gelegt werden kann. Voraussetzung für das Erreichen der Werte für den Zielzustand 2030 ist die Umsetzung des Verkehrskonzepts.

## 7.2 Rechtliche Einordnung

Das Verkehrskonzept Zoo beinhaltet ein Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen, die in der Umsetzung konkretisiert und vertieft werden. Einige der Massnahmen im Konzept weisen eine geringere Detaillierung auf als Massnahmen, die bereits seit längerem in Planung sind wie z.B. eine Zooseilbahn. Die Umsetzung erfolgt nach standardisierten Planungsprozessen und die Entscheidungshoheit liegt nicht nur bei der Stadt Zürich und beim Zoo. Das Konzept versteht sich als rollende Planung. Die Umsetzung des Konzeptes wird laufend geprüft. Falls einzelne Elemente nicht umgesetzt werden können, werden alternative Massnahmen evaluiert. Das Quartier wird regelmässig über die Umsetzung des Konzeptes sowie über das Monitoring informiert.

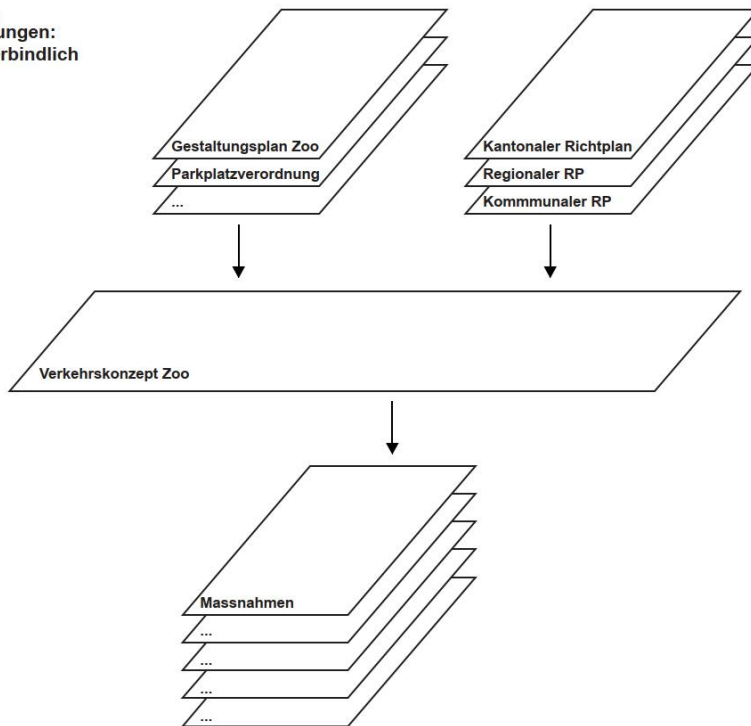
Die in Kapitel 8 unten vorgeschlagenen Massnahmen werden im dafür von der Rechtsordnung jeweils vorgesehenen Verfahren umgesetzt. Im Rahmen dieser Verfahren können sie detailliert und modifiziert werden, sie können aber auch scheitern, z.B. wenn für die Realisierung einer Massnahme ein Parlamentsbeschluss oder eine Volksabstimmung erforderlich ist oder sich eine entsprechende Anordnung oder Bewilligung (z.B. verkehrs- oder baurechtlicher Art) als nicht rechtmässig oder nicht durchführbar erweist.

Für den Zoo bestehen zwei rechtsgültige Gestaltungspläne, der kantonale Gestaltungsplan Zoo Zürich vom 9. Januar 1997 und der kommunale Gestaltungsplan Zoo Zürich vom 11. Dezember 1996 (Gestaltungsplan Masoalohalle). Der kantonale Gestaltungsplan wurde erst im Jahr 2020 teilrevidiert. Die Massnahmen 7, 21 und 22 (siehe Kap. 6.2) kann die Zoo Zürich AG in eigener Kompetenz umsetzen, weshalb diese drei Massnahmen als «gemeinsam beschlossen» gemäss Art. 10 Abs. 5 der GP-Vorschriften gelten. Die Verfasser dieses Verkehrskonzepts gehen davon aus, dass den Bauvorhaben, welche der Zoo Zürich gestützt auf die erwähnten Gestaltungspläne projektiert und die den übrigen Bauvorschriften entsprechen, die noch ausstehende Umsetzung der mit diesem Konzept vorgeschlagenen Massnahmen nicht entgegengehalten werden kann.

Das Konzept ist handlungsanweisend für die Verwaltung der Stadt Zürich und den Zoo und entspricht der Vorschrift im kantonalen Gestaltungsplan, gemeinsam ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, umzusetzen und die Wirkung zu kontrollieren. «Handlungsanweisend» bedeutet, dass sich die Stadt und der Zoo im Rahmen des rechtlich Möglichen und wirtschaftlich Zumutbaren für dessen Umsetzung (inkl. Monitoring und Controlling) einsetzen.

Verkehrskonzept Zoo  
Hauptbericht

Gesetze,  
Verordnungen:  
rechtsverbindlich



Übergeordnete Planungen:  
behördenverbindlich

Konzeptebene:  
behördenverbindlich,  
handlungsanweisend für Stadt  
und Zoo,  
Genehmigung durch  
Stadtrat

Umsetzung von Massnahmen /  
Projekten im Rahmen der  
üblichen Verfahren  
(Planungsprozess,  
Auflageverfahren,  
Volksabstimmungen...)

Abbildung 39: Einbettung in übergeordnete Grundlagen

## 8 Empfehlungen zur Umsetzung

### 8.1 Massnahmenbereich öV

Die Luftseilbahn verbindet den Bahnhof Stettbach mit dem Zoo und bietet damit eine neue Verbindung an das S-Bahn-Netz an. Mit der Zooseilbahn liegt ein bereits weit fortgeschrittenes Projekt vor, das den öV-Anteil bei den Zoobesuchenden wirksam erhöht. Als Vorläufer zur Zooseilbahn soll die Taktverdichtung und Zonenanpassung der Buslinie 751 oder ein Shuttlebus Zoo – Stettbach geprüft werden.

Verschiedene Massnahmen zielen darauf ab, das öV-Angebot der bestehenden Tram- und Buslinien zu verbessern. Dazu gehören die Taktverdichtung der Tramlinien 5 und 6. Hier wird empfohlen, als nächsten Schritt eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchzuführen. Falls diese positiv ausfällt, kann das Angebot im Fahrplanverfahren eingebracht werden.

Um Stadtteile mit hohem Nachfragepotential für den Zooverkehr (Wohngebiete im Westen Zürichs) direkt an den Zoo anzubinden, könnte die Linienführung der Tramlinie 6 angepasst werden. Denkbar wäre eine Fortsetzung ab HB Richtung Albisrieden oder Werdhölzli. Dies soll im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 der VBZ geprüft werden. Ebenfalls soll in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung eine Verlängerung der Tramlinie bis zum Masoalparkplatz geprüft werden. Das Trasse ist zu sichern und mögliche Spezialfinanzierungen zu evaluieren. Die Verlängerung der Tramlinie wurde 2008 in einer Volksabstimmung abgelehnt. Mit der aktuellen Situation (Erarbeitung Verkehrskonzept) ist es angebracht, die Zweckmässigkeit einer Verlängerung nochmals ergebnisoffen zu klären.

Die Ausdehnung der Betriebszeiten der Tramlinie 5 zum Zoo am Wochenende verbessert die Anbindung an den Bahnhof Stadelhofen. Es wird empfohlen, diese Massnahme als Pilotversuch einzuführen und mit einem Monitoring zu begleiten. Nach Auswertung der Erfahrungen aus dieser Phase kann entschieden werden, ob dieses Angebot fortgesetzt wird.

### 8.2 Massnahmenbereich MIV

Die Bündelung der Parkierung in einem Parkhaus ist erst langfristig umsetzbar, da sie ein langes Planungs- und Bewilligungsverfahren durchläuft. Deshalb soll die Planung umgehend in die Wege geleitet werden. Im Zusammenhang mit der dafür erforderlichen Anpassung des Gestaltungsplans soll auch der Umweltverträglichkeitsbericht aktualisiert werden.

Es wird empfohlen, als nächsten Schritt eine Machbarkeitsstudie auszulösen. Dabei gilt es u.a. folgende Punkte zu klären.

- Bewilligungsfähigkeit der Parkierungsanlage
- Grösse (abgeleitet aus Mengengerüst ca. 1200 Plätze, Optimierung zwischen Erschliessungsqualität, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit)
- Umgestaltung Zürichbergstrasse Nord im Zusammenhang mit der Aufhebung/Neuordnung der Parkfelder (Abhängigkeiten zur Verlängerung der Tramlinie)

Die Massnahme «Mehr quartierbezogene Parkierung» zielt darauf ab, das Parkplatzangebot punktuell stärker auf die Bedürfnisse der Anwohnerschaft und der Gewerbetreibenden zu justieren. In der Zürichbergstrasse Süd werden die rund 20 Parkfelder von weiss auf blau ummarkiert. In der Zürichbergstrasse Nord sind im Bereich zwischen Friedhof Fluntern und dem Klösterli Kurzzeitparkplätze für das Gewerbe (Restaurants, Läden) vorgesehen. Die Parkzeitbeschränkung in der blauen Zone (max. Parkierdauer 1h ohne Anwohnerparkkarte) soll neu auch am Sonntag gültig sein.

Diese Massnahme kann rasch umgesetzt werden, vorbehaltlich von Rechtsmittelverfahren zu den Verkehrsanordnungen.

Die automatische Erfassung der Zu- und Wegfahrten mittels Zählerlaufschleifen oder anderen technischen Instrumenten dient verschiedenen Zwecken. Mit diesen Echtzeit-Daten kann frühzeitig auf die Verkehrssituation reagiert werden (Verkehrskadetten, Stapo). Zudem liefert die automatische Erfassung eine Inputgrösse ins Monitoring (Messung der jährlichen MIV-Fahrten). Drittens liefert die Anzahl Fahrten auch Rückschlüsse auf die Parkplatzbelegung, so dass eine ungefähre Auslastung der Parkfelder im Bereich Zoo abgeschätzt werden kann. Damit lässt sich die Einbindung der Parkplätze ins Parkleitsystem auf einfache Art bereits kurzfristig umsetzen, bevor allenfalls die Parkplätze einzeln mittels Sensoren ausgerüstet und erfasst werden.

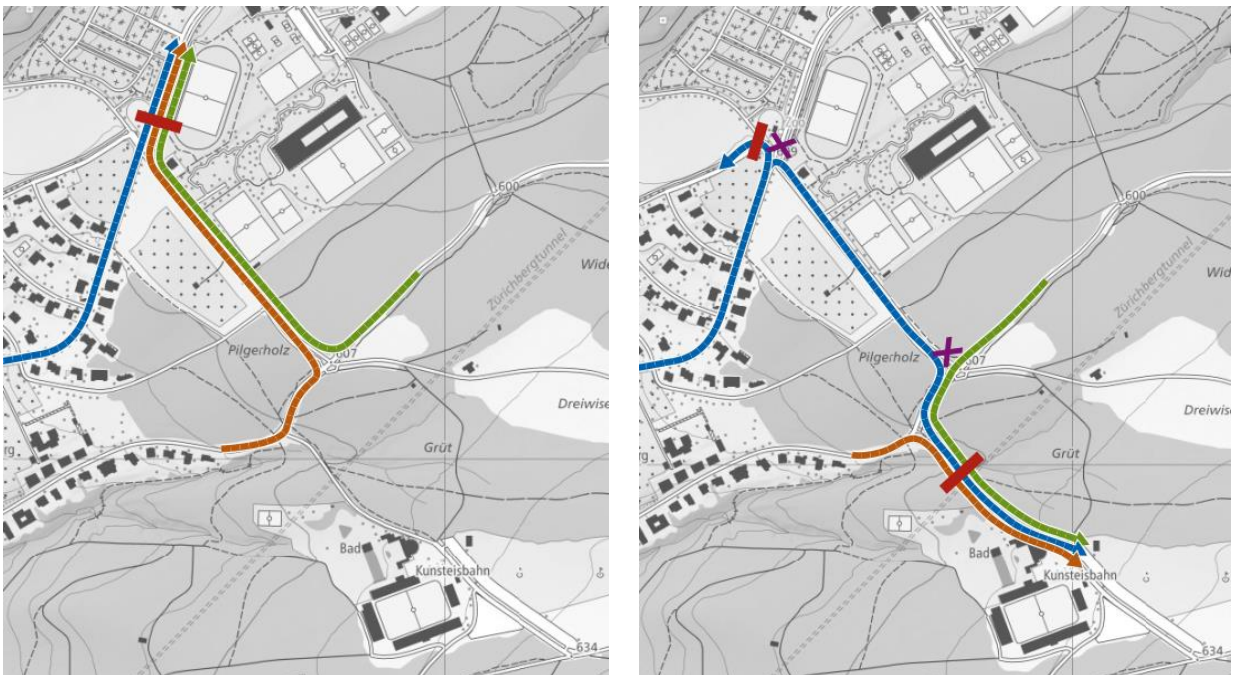


Abbildung 40: Vorschlag für Messquerschnitte Zu-/Wegfahrten bei geöffneten (links) und geschlossenen Barrieren (rechts)

Automatisierte Barrieren sollen die von den Verkehrskadetten bedienten Barrieren ersetzen. Dies entlastet die Verkehrskadetten und soll dazu beitragen, den Verkehrsablauf am Knoten zu verbessern. Für die Etablierung von automatisierten Barrieren ist als nächster Schritt eine Machbarkeitsstudie empfohlen, die insbesondere folgende Punkte klärt.

- Festlegung Benützerkreis für berechnigte Zufahrten (Einzugsgebiet Anwohnerschaft, Besuchende, Feuerwehr, Shuttlebus etc.)
- Gebrauchstauglichkeit/Kontrolle ( die Lösung muss nicht nur technisch funktionieren, sondern auch praktikabel sein)
- Betriebsregime (ab wie vielen freien Parkplätzen wird die Barriere wieder geöffnet)
- Stauraumüberwachung Krähbühlstrasse (Vermeidung von Rückstau auf Tramtrasse)

Mit dem Einbezug der Parkplätze ins Parkleitsystem kann nicht nur die Auslastung der Parkanlagen besser kommuniziert werden, sondern auch den mit dem MIV anreisenden Besuchenden eine alternative Parkierung angegeben werden. Es wäre sinnvoll, diese Massnahme bereits vor einer Bündelung der Parkierung umzusetzen. Insbesondere folgende Punkte sind zu klären.

- Messung der Parkplatzbelegung: Es ist aufzuzeigen, mit welcher Technik die Parkplatzbelegung erfasst wird. Im Vordergrund für eine kostengünstige Umsetzung stehen Bodensensoren mit



drahtloser Übermittlung der Daten oder die Messung von Fahrten als Annäherung zur Parkplatzbelegung.

- Signalstandorte: Es ist aufzuzeigen, wo bestehende Signale des PLS anzupassen und wo neue Signale notwendig sind.
- Alternativen: Das heute etablierte PLS arbeitet bei den Signalen nicht mit Alternativvorschlägen. Wenn z.B. das Parkhaus Urania als besetzt erscheint, ist es für die Autofahrenden naheliegend, eine noch freie Parkierungsanlage in der Nähe aufzusuchen. Im Falle des Zoos muss aber eine definierte Alternative (Dolder resp. Parkhaus Hohe Promenade) aktiv kommuniziert werden. Allenfalls können die Signale diese Information nicht vermitteln, und es ist eine Alternative (z.B. App) erforderlich.

Das heutige Dispositiv an Spitzentagen mit der Sperre der Zürichbergstrasse bei der Tramwendschleife, der Aktivierung des Parkplatzes Dolder (Adlisbergstrasse) und dem Shuttlebusbetrieb Zoo – Dolder ist etabliert und hat sich bewährt. Hier sind verschiedene Optimierungen vorgesehen, um den Verkehrsfluss zu verbessern und den behinderungsfreien Tram- und Shuttlebusbetrieb sicherzustellen. Neu wird zudem eine Zufahrtsberechtigung für die Anwohnerschaft an der Sperre Dreiwiesenstrasse geprüft. Hier sind in einem nächsten Schritt folgende Punkte zu klären:

- Benützerkreis (Einzugsgebiet Anwohnerschaft, Prüfung von weiteren Berechtigten wie Besuchende, Baustellenzufahrten etc.)
- Gebrauchstauglichkeit/Kontrolle (wie werden Berechtigte zugelassen, wie wird kontrolliert etc.)

Das vorliegende Konzept fokussiert auf den Besucherverkehr des Zoos. Mit den wiederkehrenden Bauarbeiten im Rahmen der Zooentwicklung steht der Zoo vor der Aufgabe, den Baustellenverkehr möglichst quartierverträglich abzuwickeln. Auf Stufe Baubewilligung sind die entsprechenden Baustellenkonzepte zu entwickeln.

### **8.3 Massnahmenbereich Fussverkehr**

In der Reisekette spielen die Fusswegetappen eine wichtige Rolle. Hier setzen Massnahmen an, welche die Orientierung und die Umfeldqualität steigern. Die Umsteigewege an den Bahnhöfen sollen besser ausgeschildert werden. Die Fusswege von den öV-Haltestellen zum Zoo-Haupteingang sollen aufgewertet werden, bis hin zu Erlebnis-/Themenwegen. Dazu gehört auch der Weg vom Dolder-Parkplatz zum Zoo, damit Anreisende eine Fusswegalternative zum Shuttlebus haben.

### **8.4 Massnahmenbereich Verhalten**

In Ergänzung zu Massnahmen auf der Angebotsseite wird mit verschiedenen Ansätzen das Mobilitätsverhalten der Zoobesuchenden in günstiger Weise beeinflusst, um den Verkehrsablauf zu optimieren. Dabei handelt es sich um eine Reihe von Massnahmen, die u.a. auf Information und Kommunikation basieren. Hier ist es die laufende Aufgabe des Zoos, Massnahmen zu prüfen und umzusetzen. Auch das Ticketing wird laufend überprüft. So führte der Zoo ab April 2020 Anpassungen bei den Eintrittspreisen ein (Differenzierung Haupt-/Nebensaison, Online/Offline, Sunset-Ticket 90 Minuten vor Zooschliessung), die in diese Richtung führen.

### 8.5 Massnahmenbereich Monitoring

Um die Verkehrssituation zu überwachen, werden Stadt und Zoo gemeinsam ein Monitoring etablieren. In einem ersten Schritt ist ein Monitoring-Konzept zu erarbeiten. Das Monitoring regelt u.a. die folgenden Punkte:

- Zielgrössen festlegen (Modalsplit, jährliche MIV-Fahrtanzahlen, Anzahl Tage mit Verkehrsdispositiv und eventuell weitere)
- Messweise definieren (Datenlieferanten, Erhebungen, Zeitraum etc.)
- Bedarf an Messgeräten (Art, Anzahl, Standort) aufzeigen
- Mögliche Massnahmen aufzeigen bei Nichteinhalten der Zielwerte
- Form des Reportings (Adressaten, Rhythmus z.B. zweijährliche Berichterstattung).



Abbildung 41: Vorschlag für Standorte der Detektorschlaufen (links) zur Erfassung der Zu-/Wegfahrten resp. der Rückstaulängen (rechts)

Sobald das Monitoring-Konzept als konsolidierte und verbindliche Grundlage vorliegt und die erforderlichen Messgeräte installiert sind, kann das eigentliche Monitoring starten.

Das Reporting enthält auch weitere Kennzahlen wie Besucherzahlen, öV-Blockierungen (Verlustzeiten VBZ), Beobachtung Verkehrskadetten, Beobachtungen/Einsätze Stadtpolizei etc., die das Bild abrunden und helfen, die Zahlen zu interpretieren.

Als zusätzlicher Nutzen zur Kenntnis der Verkehrssituation ermöglicht das Monitoring in organisatorischer Hinsicht den regelmässigen Austausch der beteiligten Stakeholder zur Verkehrssituation Zoo.

## **Anhänge und Beilagen**

Anhang 1: Mengengerüst	19.11.2021
Anhang 2: Pläne Verkehrskonzept	15.03.2022
Anhang 3: Massnahmenblätter	15.03.2022
Beilage A: Bestand Parkierung	09.02.2022
Beilage B: Bestand öV-Erschliessung	19.11.2021
Beilage C: Erhebungsbericht	15.03.2022
Beilage D: Dokumentation Mitwirkungskonferenz 1 (10.7.2021)	20.07.2021
Beilage E: Dokumentation Mitwirkungskonferenz 2 (2.10.2021)	05.10.2021
Beilage F: Dokumentation Rückmeldungen Stakeholder	15.03.2022

## **Anhang 1**

### **Mengengerüst**

**Parkierung: Mengengerüst 2019**

Modalsplit gemäss Szenario "wie heute"

Tageskategorie	Anzahl Besuchende	Anzahl Tage pro Jahr	Besuchende ÖV (inkl. P+R)		Besuchende MIV (inkl. Shuttlebus)		Autos	Besetzungsgrad	Umschläge	PP-Bedarf	PP-Angebot	Überschuss an Autos
Tag mit normalem Besucheraufkommen	bis 4'500	279	1980	44%	2430	54%	1157	2.1	1.50	771	743	28
Tag mit hoher Besucherzahl	4'500 - 7'500	75	2850	38%	4500	60%	1800	2.5	1.50	1200	1054	146
Spitzentag	über 7'500 (10'000)	11	3800	38%	6000	60%	2400	2.5	1.50	1600	1054	546
Jahresmittel				43%		55%						

**Bemerkungen:**

-Tag mit normalem Besucheraufkommen: Regelbetrieb von Montag bis Samstag; Parkplätze im Nahbereich Zoo (Im Klösterli, Masoala, Forrenweidstrasse, Zürichbergstrasse Nord + Süd, Krähbühlstrasse, Dreiwiesenstrasse)

-Tag mit hoher Besucherzahl: Regelbetrieb an Sonn- und Feiertagen oder Ferientagen; Parkplätze im Nahbereich Zoo und zusätzlich Dolder (Adlisbergstrasse)

-Spitzentag: Ausnahmebetrieb, an dem zusätzlich zum Dolder-PP ein Überlauf-PP erforderlich ist

-Plausibilisiert mit Verkehrsgutachten Zooseilbahn (entspricht Ist-Zustand Z0 gem. Verkehrsgutachten Zooseilbahn)

**Parkierung: Mengengerüst 2030 "moderat"**

Modalsplit gemäss Szenario "moderat" (öV-Anteil 46%)

Bezeichnung	Anzahl Besuchende	Anzahl Tage pro Jahr	Besuchende ÖV (inkl. P+R)		Besuchende MIV (inkl. Shuttlebus)		Autos	Besetzungsgrad	Umschläge	PP-Bedarf	PP-Angebot	Überschuss an Autos
Tag mit normalem Besucheraufkommen	bis 4'500	264	2160	48%	2250	50%	1071	2.1	1.50	714	743	
Tag mit hoher Besucherzahl	4'500 - 7'500	90	3075	41%	4275	57%	1710	2.5	1.50	1140	1054	
Spitzentag	über 7'500 (10'000)	11	4100	41%	5700	57%	2280	2.5	1.50	1520	1054	466

Jahresmittel

46%

52%

**Bemerkungen:**

-Definition Tageskategorien basiert auf Einteilung 2019 (Besucherzahlen)

-Jährliche Besucherzahl 1.392 Mio. (Prognose gemäss kant. GP Zoo 2019). Dies wird aber nicht proportional über die Tageskategorien verteilt, sondern es kommt vor allem zu einer Erhöhung bei der Kategorie "Tag mit hoher Besucherzahl". Dies deshalb, weil Massnahmen zum Glätten der Spitze umgesetzt werden. Dennoch wird es weiterhin zu Spitzentagen kommen, da das Nachfrageverhalten nicht 1:1 planbar ist.

-Modalsplit je nach Tageskategorie unterschiedlich (Jahresmittelwert 46% öV-Anteil)

-Plausibilisiert mit Verkehrsgutachten Zooseilbahn (entspricht Referenzzustand Prognose Z1.1 gem. Verkehrsgutachten Zooseilbahn)

**Parkierung: Mengengerüst 2030 «ambitioniert»**

Modalsplit gemäss Szenario "ambitioniert" (öV-Anteil 50%)

Bezeichnung	Anzahl Besuchende	Anzahl Tage pro Jahr	Besuchende ÖV (inkl. P+R)		Besuchende MIV (inkl. Shuttlebus)		Autos	Besetzungsgrad	Umschläge	PP-Bedarf	PP-Angebot	Überschuss an Autos
Tag mit normalem Besucheraufkommen	bis 4'500	264	2340	52%	2070	46%	986	2.1	1.50	657	743	
Tag mit hoher Besucherzahl	4'500 - 7'500	90	3450	46%	3900	52%	1560	2.5	1.50	1040	1054	
Spitzentag	über 7'500 (10'000)	11	4140	46%	4680	52%	1872	2.5	1.50	1248	1054	194
Jahresmittel				50%		48%						

**Bemerkungen:**

- Definition Tageskategorien basiert auf Einteilung 2019 (Besucherzahlen)
- Jährliche Besucherzahl 1.392 Mio. (Prognose gemäss kant. GP Zoo 2019). Dies wird aber nicht proportional über die Tageskategorien verteilt, sondern es kommt vor allem zu einer Erhöhung bei der Kategorie "Tag mit hoher Besucherzahl". Dies deshalb, weil Massnahmen zum Glätten der Spitze umgesetzt werden. Dennoch wird es weiterhin zu Spitzentagen kommen, da das Nachfrageverhalten nicht 1:1 planbar ist.
- Modalsplit je nach Tageskategorie unterschiedlich (Jahresmittelwert 50% öV-Anteil)
- Plausibilisiert mit Verkehrsgutachten Zooseilbahn (entspricht Referenzzustand Prognose Z1.2 gem. Verkehrsgutachten Zooseilbahn)

### Maximale Anzahl jährliche MIV-Fahrten



















bei fixierter Besucherzahl (Prognose 2030) und Entwicklung Modalsplit bis 2030

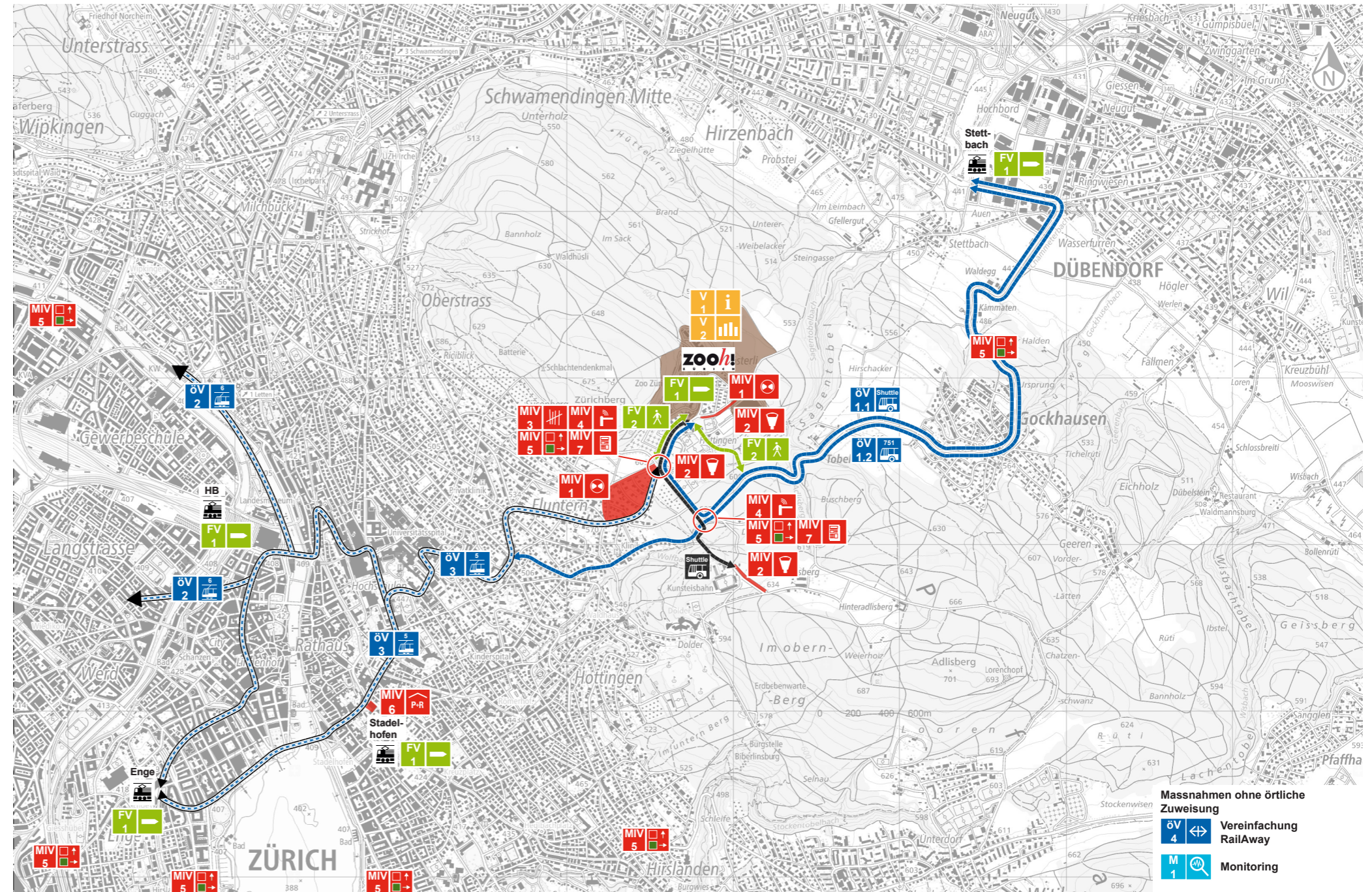
Jahr	Besucherzahl Prognose 2030	Besuchende ÖV		Besuchende MIV		Besetzungs- grad	Anzahl Autos	Max. Anzahl Fahrten (Zu- und Wegfahrt)	Anzahl Fahrten (auf 10'000 gerundet)	Veränderung in Prozent zu 2019	Bemerkungen
2019	1'392'000	592'801	43%	771'359	55%	2.3	335'373	670'747	670'000		Modalsplit gemäss Szenario "wie heute"
2026	1'392'000	616'999	44%	747'161	54%	2.3	324'853	649'705	650'000	-3	Modalsplit-Wert interpoliert
2030	1'392'000	641'197	46%	722'963	52%	2.3	314'332	628'663	630'000	-6	Modalsplit gemäss Szenario "moderat"
2030	1'392'000	700'729	50%	668'160	48%	2.3	290'504	581'009	580'000	-13	Modalsplit gemäss Szenario "ambitioniert"



**Anhang 2**  
**Pläne Verkehrskonzept**

**Massnahmen**









-  Shuttle Zoo-Stettbach
-  Taktverdichtung und Zonenanpassung Buslinie 751
-  Neue Linienführung Tram 6 prüfen
-  Ausdehnung Betriebszeiten Tram 5
-  Vereinfachung RailAway
-  Mehr quartierbezogene Parkierung
-  Verstärkte Parkraumbewirtschaftung
-  Automatische Erfassung der Fahrten
-  Automatisierte Barrieren
-  Einbettung ins städtische Parkleitsystem
-  P+R Hohe Promenade
-  Optimierung Verkehrsdispositiv
-  Verbesserung Wegweisung öV
-  Aufwertung Fusswege von den öV-Haltestellen zum Zoo
-  Kommunikation Zoo
-  Steuerung der Nachfrage
-  Monitoring
-  Shuttle Dolder - Zoo bestehend

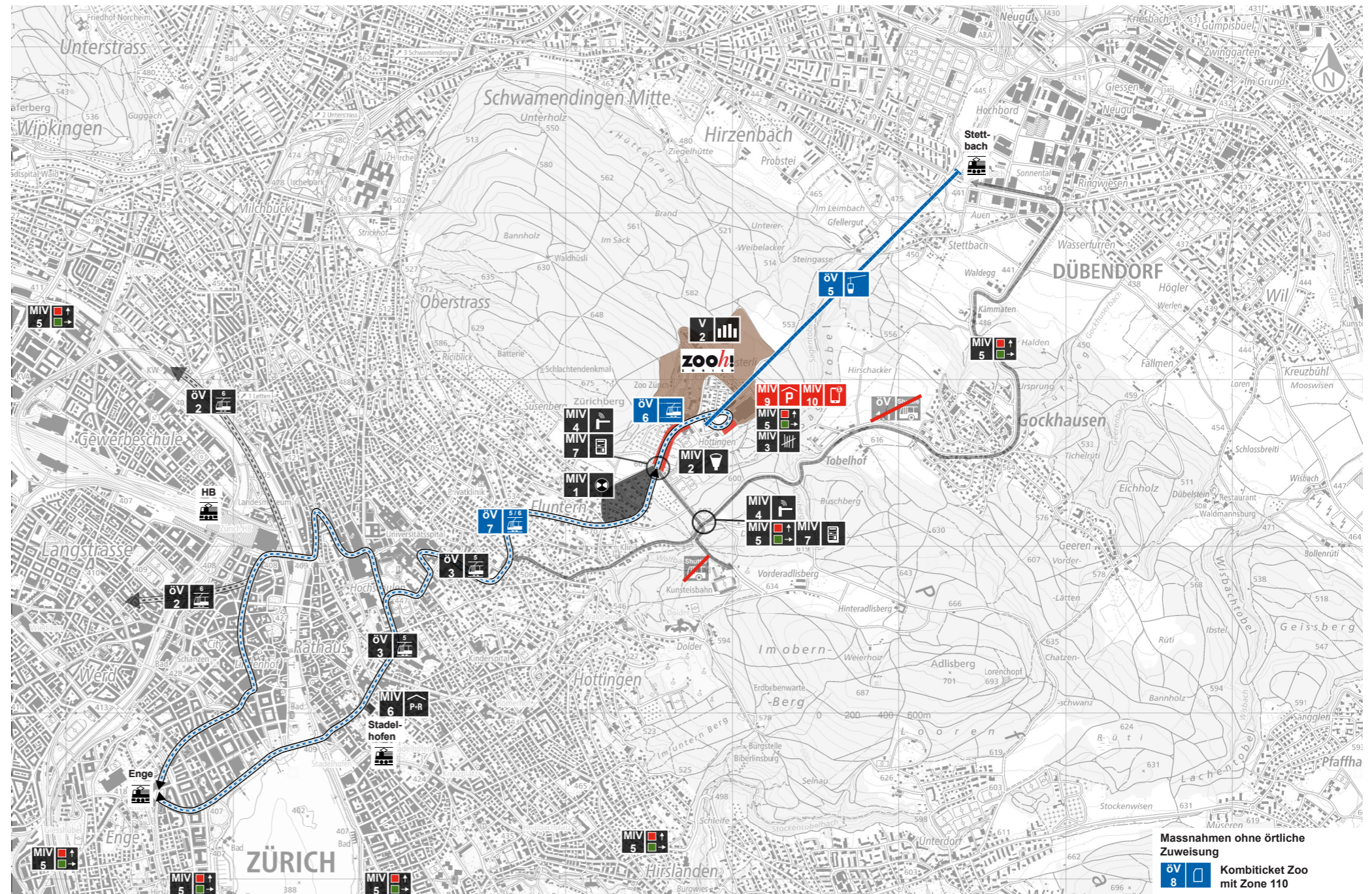


**Massnahmen ohne örtliche Zuweisung**

-  Vereinfachung RailAway
-  Monitoring

**Massnahmen**

-  Zooseilbahn
-  Verlängerung Tramlinie prüfen
-  Taktverdichtung Tram 5 und 6 prüfen
-  Kombiticket Zoo mit Zone 110
-  Bündelung Parkierung in einem Parkhaus
-  Pre-Pay-Parkfeld
-  Weiter bestehende kurz- bis mittelfristige Massnahmen
-  Aufzuhebende Massnahmen



**Anhang 3**  
**Massnahmenblätter**

# Verkehrskonzept Zoo

## Massnahmenblätter


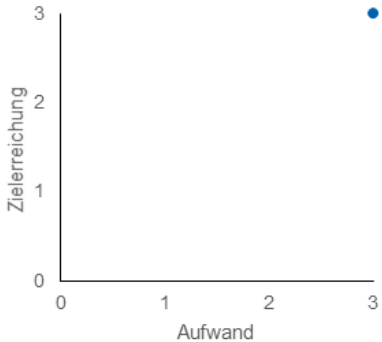


**Inhaltsverzeichnis**

Verkehrskonzept Zoo	1
öV-Massnahmen, im Konzept aufgenommen	4
1 Zooseilbahn	4
2 Verlängerung Tramlinie prüfen	6
3 Shuttle Zoo – Stettbach	8
4 Taktverdichtung und Zonenanpassung Buslinie 751	10
5 Neue Linienführung Tram 6 prüfen	12
6 Ausdehnung Betriebszeiten Tram 5 zum Zoo	14
7 Vereinfachung RailAway	16
8 Taktverdichtung Tram 5 und 6 prüfen	18
9 Kombiticket Zoo mit Zone 110 (evtl. ganzer ZVV)	20
MIV-Massnahmen, im Konzept aufgenommen	22
10 Bündelung Parkierung in einem Parkhaus	22
11 Mehr quartierbezogene Parkierung	24
12 Verstärkte Parkraumbewirtschaftung	26
13 Automatisierte Barrieren	28
14 Automatische Erfassung der Fahrten	30
15 Einbettung ins städtische Parkleitsystem	32
16 Park + Ride Hohe Promenade	34
17 Optimierung Verkehrsdispositiv	36
18 Pre-Pay-Parkfeld	38
Fuss-/Veloverkehrsmassnahmen, im Konzept aufgenommen	40
19 Verbesserung Wegweisung	40
20 Aufwertung Fusswege von den öV-Haltestellen zum Zoo	42
Massnahmen im Bereich Verhalten, im Konzept aufgenommen	44
21 Kommunikation Zoo	44


22	Steuerung der Nachfrage	46
Massnahmenbereich Monitoring, im Konzept aufgenommen		48
23	Monitoring	48
öV-Massnahmen, nicht im Konzept aufgenommen		50
24	Expresstram / Expressbus HB – Zoo	50
25	Autonomer Shuttlebus Tramhaltestelle – Zoo	52
26	Neue Linienführung Buslinie 751	54
27	Busverbindung Witikon – Zoo - Stettbach	56
28	RailAway inkl. Park & Rail am Wohnort	58
MIV-Massnahmen, nicht im Konzept aufgenommen		60
29	Park + Ride in Parkhäusern entlang A1	60
30	Überlauf-Parkplatz Dolder	62
31	Mitbenützung FIFA-Parkhaus an Sonn- und Feiertagen	64
32	Neue Zufahrt Zoo ab Tobelhofstrasse	66
33	Grossräumige Sperrung an Spitzentagen	68
Fuss-/Veloverkehrsmassnahmen, nicht im Konzept aufgenommen		70
34	Neuer Fussgängerzugang Nord	70
Diverse, nicht im Konzept aufgenommen		72
35	Hauptverkehrsachsen schützen	72
36	Kontingent Besucherzahlen	74

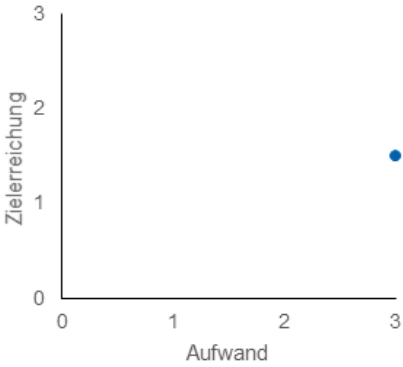
**öV-Massnahmen, im Konzept aufgenommen**

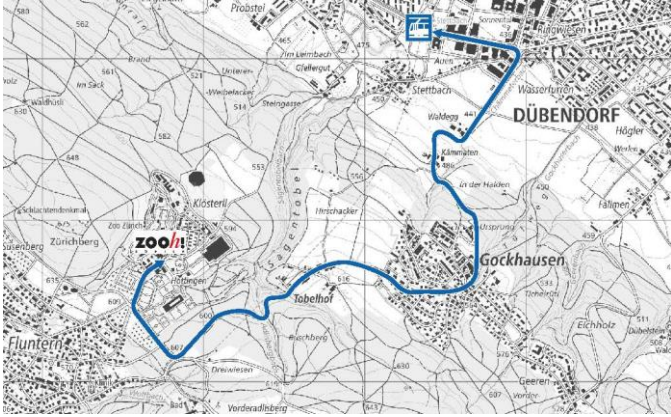
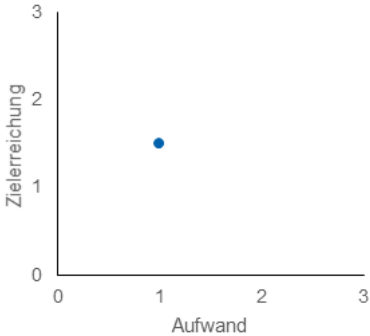
<b>1 Zooseilbahn</b>	
Beschreibung	<p>Die Luftseilbahn verbindet den Bahnhof Stettbach mit dem Zoo und bietet damit eine neue Verbindung an das S-Bahn-Netz an. Die Seilbahn erhöht die Attraktivität des öV für den Freizeitverkehr. Sie kann mit dem ZVV-Ticket benutzt werden.</p>  <p>Quelle: <a href="http://www.zooseilbahn.ch">www.zooseilbahn.ch</a></p>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktive Anbindung an S-Bahn-Netz</li> <li>▪ Entlastung der Tramlinien an Spitzentagen</li> <li>▪ Modalshift um rund 4% in Richtung öV</li> <li>▪ Flexibles Angebot: Kapazität kann durch Steuerung der Anzahl Fahrzeuge im System der Nachfrage angepasst werden</li> <li>▪ Hohe Kapazität (Stetigförderer)</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kein direkter Anschluss an Zugfernverkehr</li> <li>▪ Keine entscheidende Verbesserung für den Grossteil der Besuchenden (Reisezeitverkürzung insbesondere für Zürcher Oberland, Winterthur, Weinland und Hinterthurgau; keine markante Verbesserung Anbindung Stadt Zürich, HB, Aargau)</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	



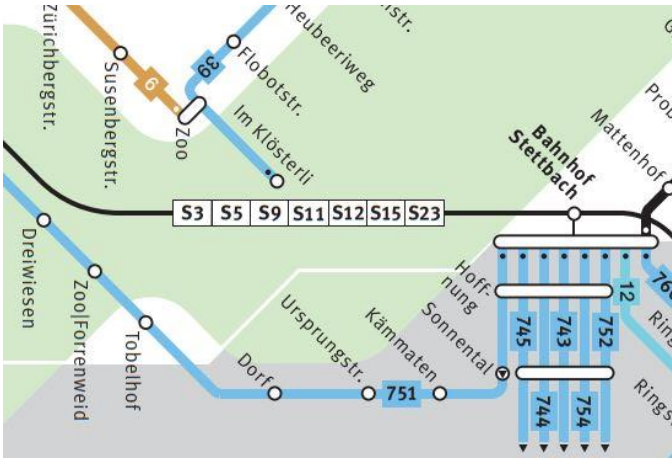
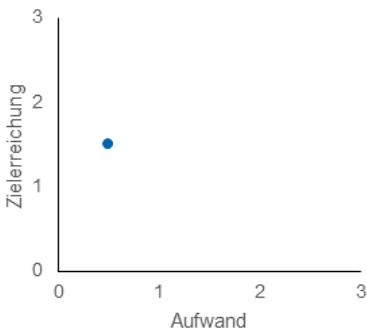
Abhängigkeiten	
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Planung bereits weit fortgeschritten, gemäss aktueller Planung ist Inbetriebnahme 2028</li><li>▪ Verfahrensrisiken (hängige Einsprachen)</li><li>▪ Dem Risiko einer Verschiebung der Parkplatzproblematik nach Stettbach wurde mit einem Verkehrskonzept begegnet</li></ul>
Zeitliche Umsetzung	Gemäss Entwicklungsplan Zoo 2050 Eröffnung 2028
Zuständigkeit	Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

<b>2 Verlängerung Tramlinie prüfen</b>	
<p>Beschreibung</p>	<p>Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung soll geprüft werden, ob die Tramstrecke von der Haltestelle Zoo bis zum Masoalparkplatz verlängert werden soll. Das Trassee ist zu sichern und mögliche Spezialfinanzierungen zu evaluieren. Die Verlängerung der Tramlinie wurde 2008 in einer Volksabstimmung abgelehnt. Mit der aktuellen Situation (Erarbeitung Verkehrskonzept) ist es angebracht, die Zweckmässigkeit einer Verlängerung nochmals ergebnisoffen zu klären.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkürzung Gehdistanz von Tramhaltestelle bis zum Zoo-Eingang</li> <li>▪ Verknüpfung mit Seilbahn schafft neues Potenzial im Korridor Stettbach-Fluntern</li> <li>▪ Doppelwendschleufe ermöglicht Taktverdichtungen auf den Tramlinien 5 und 6</li> <li>▪ Bessere Erschliessung Klösterliquartier mit öV</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine merklichen Auswirkungen auf Modalsplit zu erwarten (Umsteigeeffekte vom MIV auf ÖV zu gering)</li> <li>▪ Geringe Wirtschaftlichkeit (hohe Nachfrage nur an Sonn-/ Feiertagen und Ferien)</li> </ul>


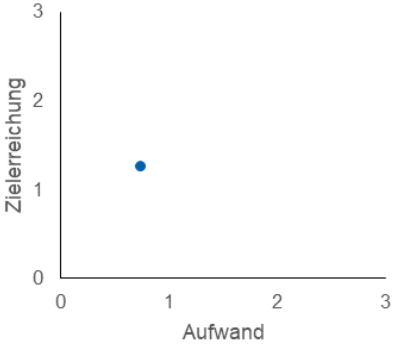
Aufwand / Wirkung	
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Shuttlebus Zoo – Stettbach»</li> <li>▪ Massnahme «Neue Linienführung Buslinie 751»</li> <li>▪ Massnahme «Bündelung Parkierung in einem Parkhaus»: Synergien (Umgestaltung Zürichbergstrasse Nord, Parkhaus mit Tramwendeschleife in Erdgeschoss)</li> <li>▪ Massnahme «Taktverdichtung Tramlinien 5 und 6 prüfen»: Doppelwendeschleife würde Taktverdichtung vereinfachen</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringe politische Akzeptanz: Wurde bereits 2008 vom Stimmvolk abgelehnt</li> <li>▪ Verfahrensrisiken (Richtplaneintrag, Finanzierung, Rechtsmittelverfahren gegen Bauprojekt etc.)</li> <li>▪ Hohe Investitionskosten</li> <li>▪ Spezialfinanzierung evaluieren</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Langfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept: Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsprüfung untersuchen

3 Shuttle Zoo – Stettbach	
<p>Beschreibung</p>	<p>Ein Shuttlebus verkehrt an Sonn- und Feiertagen zwischen Stettbach und Zoo. Er fährt direkt und hält an keiner Haltestelle dazwischen. Als Endpunkt beim Zoo steht die Tramwendeschleife im Vordergrund, damit der Bus möglichst ohne Behinderungen verkehren kann. Der Fahrplan (15-min-Takt) ist auf die S-Bahnen abzustimmen. Der Betrieb erfolgt durch ein beauftragtes Transportunternehmen und ist für die Benützenden gratis.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Anbindung von / in Richtung Stettbach</li> <li>▪ Reisezeitverkürzung zwischen Bahnhof Stettbach und Zoo</li> <li>▪ Verkürzung Fusswegetappe</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jährliche Betriebskosten im Bereich von ca. 120'000 CHF (30-Minuten-Takt mit einem Bus) bis 220'000 CHF (15-Minuten-Takt mit zwei Bussen)</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Zooseilbahn»: Vorläuferangebot bis zur Inbetriebnahme Zooseilbahn</li> <li>▪ Mögliche Konkurrenzierung der Buslinie 751</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung offen (Zusatzangebot nach §20 PVG, das nicht vom ZVV finanziert würde)</li> <li>▪ Risiko geringes Nachfragepotential</li> <li>▪ Betriebsablauf im Bereich Zooeingang, Zürichberg- und Dreiwiesenstrasse kritisch, Fahrplanstabilität</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept: Mit den Angebotsverbesserungen der Buslinie 751 (Taktverdichtung und Zonenanpassung) zusammen betrachten


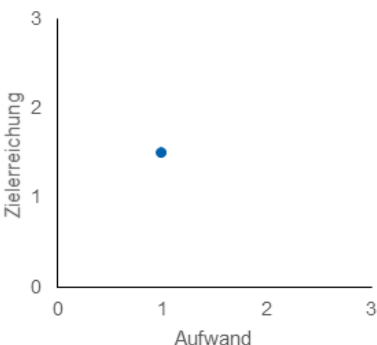
4 Taktverdichtung und Zonenanpassung Buslinie 751	
<p>Beschreibung</p>	<p>Als Vorläuferangebot zur Zooseilbahn wird die Buslinie 751 als Zubringer vom S-Bahnhof Stettbach zum Zoo gestärkt. Dazu sind verschiedene Massnahmen denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taktverdichtung an Sonn- und Feiertagen (neu 15'-Takt statt Halbstundentakt) während der Öffnungszeiten des Zoos</li> <li>▪ Verstärkte Abstimmung des Fahrplans auf die S-Bahnen in Stettbach</li> <li>▪ Strecke Stettbach-Zoo/Forrenweid soll nicht nur für Billette der Zone 121 gültig sein, sondern auch für Zone 110 (aktuell beinhalten z.B. Fahrten ab Schwamendingen via Stettbach Zone 110 und 121)</li> </ul> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert anbieten</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Anbindung von / in Richtung Stettbach und Schwamendingen, kürzere Wartezeiten und günstigeres öV-Billett</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusätzliche Betriebskosten im Bereich von CHF 50'000 pro Jahr (1 zusätzliches Fahrzeug notwendig)</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bessere Kommunikation, Information, Wegweisung</li> <li>▪ Massnahme «Zooseilbahn»: Vorläuferangebot bis zur Inbetriebnahme der Zooseilbahn</li> <li>▪ Massnahme «Shuttlebus Zoo – Stettbach»: Alternativangebot zu Buslinie 751</li> <li>▪ Massnahme «Aufwertung Fusswege von den öV-Haltestellen zum Zoo»</li> <li>▪ Linie 751 ist am Sonntag mit der Linie 743 verknüpft</li> <li>▪ Eingabe ins Fahrplanverfahren nötig</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung offen (Zusatzangebot nach §20 PVG, das nicht vom ZVV finanziert würde)</li> <li>▪ Risiko geringe Nachfragesteigerung (Pilotversuch 2004 mangels Nachfrage nicht weitergeführt)</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept: Attraktiv als Vorläuferangebot zur Zooseilbahn, gemeinsame Betrachtung mit Shuttlebus Zoo – Stettbach


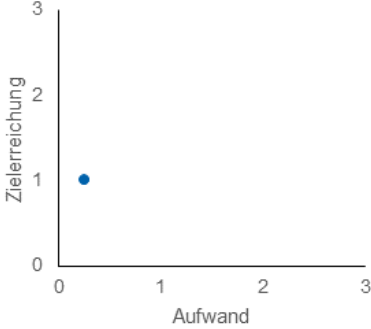
5 Neue Linienführung Tram 6 prüfen	
Beschreibung	<p>Die Tramlinie 6 verkehrte zwischen November 2019 und Dezember 2021 temporär auf der Strecke Zoo – HB – Werdhölzli (Überbrückungsmassnahme infolge Knappheit Rollmaterial). Damit wurden die Stadtteile mit hohem Nachfragepotential (Wohngebiete im Westen Zürichs) direkt an den Zoo angebunden. Um Wohngebiete auch künftig besser mit dem Zoo zu verknüpfen, ist eine veränderte Führung der Linie 6 denkbar, beispielsweise Richtung Werdhölzli oder Albisrieden. Dies wird im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 geprüft.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Anbindung einzelner Stadtquartiere, Haltestelle am HB auf Bahnhofquai oder Bahnhofplatz)</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Allfällige Mehrkosten infolge veränderter Umlaufzeit (zusätzlicher Fahrzeugeinsatz erforderlich)</li> <li>▪ Ausrichtung auf Freizeitverkehr (Sonntage) möglicherweise im Widerspruch zur Nachfrage im Pendlerverkehr werktags</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	



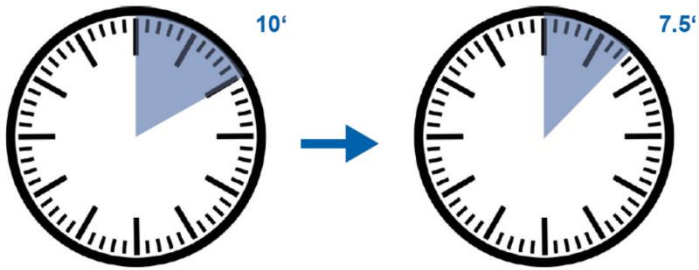
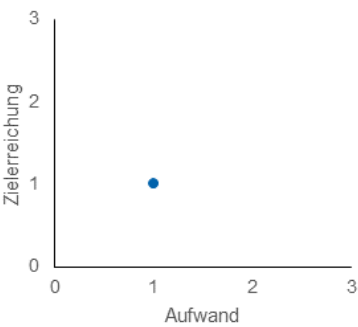
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrzeugeinsatz</li> <li>▪ Fahrplan</li> <li>▪ Auswirkungen auf andere Tramlinien</li> <li>▪ Sonstige Verkehrsbedürfnisse im Tramnetz</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die VBZ prüfen in der aktuell angelaufenen Netzentwicklungsstrategie 2040 gesamtheitlich das öV-Netz. Damit steht ein Planungsinstrument zur Verfügung, in dem auch die geänderte Linienführung der Linie 6 mit ihren Auswirkungen untersucht werden kann.</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept: Potenzial im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 der VBZ prüfen

6 Ausdehnung Betriebszeiten Tram 5 zum Zoo	
Beschreibung	<p>Die Tramlinie 5 verkehrt heute an Sonn- und Feiertagen bereits zum Zoo, allerdings erst ab ca. 11 Uhr. Um die Anreise ab Bahnhof Stadelhofen und Bahnhof Enge zum Zoo zu verbessern, verkehrt die Linie 5 an Sonn- und Feiertagen bereits ab 9 Uhr bis zum Zoo. Zusätzlich kann das Angebot auf den Samstag ausgedehnt werden.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bessere Übereinstimmung Fahrplan mit Öffnungszeiten Zoo</li> <li>▪ Bessere Anbindung an Bahnhof Stadelhofen</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe zusätzliche Betriebskosten in der Grössenordnung von CHF 1.1 Mio. pro Jahr</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrzeugeinsatz (langfristig ist zusätzliches Fahrzeug notwendig)</li> <li>▪ Eingabe ins Fahrplanverfahren nötig</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für die Eröffnung der Lewa-Savanne an Ostern 2020 war ursprünglich geplant, die Betriebszeit der Tramlinie 5 zum Zoo befristet im Jahr 2020 (Ostern bis Ende Herbstferien) auszudehnen. Wegen der Coronakrise und der damit verbundenen Schliessung des Zoos wurde dies nicht umgesetzt.</li> <li>▪ Verfügbarkeit Rollmaterial</li> <li>▪ Risiko mangelnde Wirtschaftlichkeit</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept: Pilotversuch mit Monitoring (Messung der Nachfrage), anschließend Entscheid über definitive Einführung

7 Vereinfachung RailAway	
Beschreibung	<p>Das RailAway Angebot für den Zoo Zürich existiert seit 2003 und gehört zu den am meisten nachgefragten. Beim bereits bestehenden Angebot besteht noch ein gewisses Optimierungspotential im Zusammenhang mit dem Online-Verkauf. Das RailAway Angebot kann nicht auf dem Handy gelöst werden, zudem können Jahreskartenbesitzer nicht vom RailAway Angebot profitieren. Eine weitere Möglichkeit wäre es, die Tickets direkt auf den Swisspass zu laden.</p> <p style="text-align: center;">    <b>RailAway-Kombi</b> </p>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinfachung Online-Bezug Railway</li> <li>▪ Steigerung RailAway Angebot</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei der Option mit Swisspass müssten die Lesegeräte beim Zoo umgerüstet werden</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	 <p>The graph shows a single data point at approximately (0.2, 1.0), indicating low effort and low goal achievement.</p>

Abhängigkeiten	IT-Schnittstellen
Status / Realisierbarkeit / Risiko	Integration auf dem Swisspass im Gang
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	SBB, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

<b>8 Taktverdichtung Tram 5 und 6 prüfen</b>	
Beschreibung	<p>Heute fahren die Linien 5 und 6 an Sonn- und Feiertagen im 10-Minuten-Takt. Eine Taktverdichtung der Linien 5 und 6 auf 7.5 Minuten erhöht die Kapazität und somit das Platzangebot für Kinderwagen in den Trams. Mit diesem Takt sind die Tramlinien zudem optimal auf den Bahnverkehr abgestimmt (Für den Fern- und Regionalverkehr ist mit dem Fahrplanwechsel 2030 grösstenteils der Viertelstundentakt vorgesehen).</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kürzere Wartezeiten</li> <li>▪ Mehr Kapazität und mehr Platz im Tram, insbesondere für Kinderwagen</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusätzliche Betriebskosten in der Grössenordnung von CHF 250'000 - 350'000 pro Jahr</li> <li>▪ Aus einer reinen Nachfragesicht nicht notwendig</li> <li>▪ Infrastrukturausbau notwendig (zweigleisige Wendeschleufe)</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Fahrzeugeinsatz</li><li>▪ Eingabe ins Fahrplanverfahren nötig</li></ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Genügend Fahrzeuge notwendig</li><li>▪ Finanzierung offen</li><li>▪ Aus Kapazitätsgründen keine Rechtfertigung des höheren Takts gegenüber heute</li></ul>
Zeitliche Umsetzung	Langfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

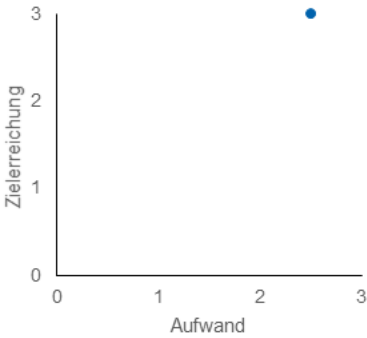
<b>9 Kombiticket Zoo mit Zone 110 (evtl. ganzer ZVV)</b>	
Beschreibung	<p>Beim Onlinekauf des Zootickets ist zugleich das öV-Ticket (Zone 110 oder evtl. ganzer ZVV) für die Anreise enthalten.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringere Reisekosten</li> <li>▪ Anreiz für Anreise mit öV</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung Eintrittspreis</li> <li>▪ Für sporadische Events (Openairs, einmalige Veranstaltungen) etabliert, für eine permanente Freizeitanlage unzuweckmässig, da mit hohen Kosten verbunden</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	




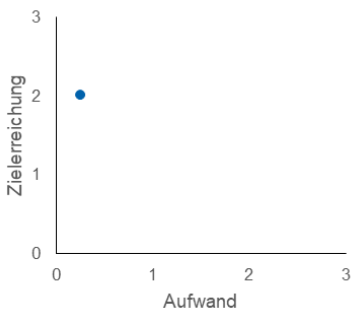
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit dem RailAway-Tarifangebot existiert bereits ein vergünstigtes Kombiticket für die Anreise aus der ganzen Schweiz, also auch aus dem ZVV-Gebiet</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kantonsrat lehnte 2012 eine Behördeninitiative der Stadt Zürich zur Schaffung eines Zoo/ZVV-Kombitickets mit dem Verweis auf das RailAway-Tarifangebot ab (KR Nr. 4812 vom 16.01.12)</li> <li>▪ Vertrag zwischen Zoo und ZVV notwendig</li> <li>▪ Finanzierung offen (Überwälzung der Kosten auf Kundschaft reduziert Kundenzufriedenheit)</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Langfristig
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept


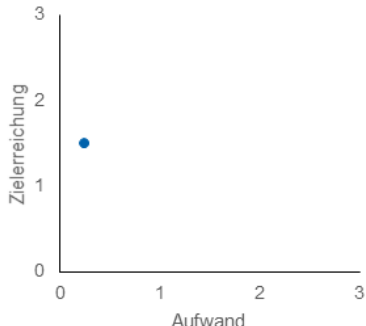
**MIV-Massnahmen, im Konzept aufgenommen**

<p><b>10 Bündelung Parkierung in einem Parkhaus</b></p>	
<p>Beschreibung</p>	<p>Die Zoo-Parkierung wird von den anderen Nutzungen im Quartier entflochten. Es wird angestrebt, die Parkplätze für die Zoobesuchenden vor der Masoala-Halle zu bündeln. Die Parkierungsanlage (Parkhaus, Parkdeck o.ä.) sieht ein Angebot von ca. 1200 Parkplätzen vor, womit ein Grossteil der Tage abgedeckt ist. Für die verbleibenden Spitzentage ist als Zusatzangebot das PH Promenade zu benützen. Der Bau des Parkhauses erlaubt den Verzicht auf die Nutzung der Parkplätze Dolder, eine Reduktion der Tage, an denen der Verkehr zum Dolder umgeleitet werden muss und eine Aufwertung der Zürichbergstrasse Nord (dank Aufhebung der Parkplätze). Das Parkhaus wird ins städtische Parkleitsystem eingebunden, so dass die Belegung gut kommuniziert und der Besucherverkehr bei Bedarf gelenkt werden kann.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastruktur besser nutzen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bündelung der Parkplätze</li> <li>▪ Verhinderung Parksuchverkehr in den nahegelegenen Wohngebieten</li> <li>▪ Keine Stausituationen im Quartier</li> <li>▪ Grösstenteils Aufhebung Verkehrsdispositiv</li> <li>▪ Aufwertung Zürichbergstrasse Nord</li> </ul>

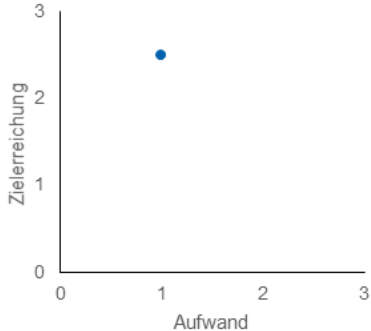
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Langes Planungs- und Bewilligungsverfahren (u.a. Anpassung Gestaltungsplan, UVP, Zonenplananpassung, Konzession)</li> <li>▪ Hohe Kosten, Finanzierung</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	 <p>The graph shows a single data point representing the trade-off between effort and effectiveness. The x-axis is labeled 'Aufwand' (Effort) and ranges from 0 to 3. The y-axis is labeled 'Zielerreichung' (Effectiveness) and ranges from 0 to 3. A blue dot is plotted at approximately (2.5, 3.0), indicating that a high level of effort leads to a high level of effectiveness.</p>
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Einbettung ins städtische Parkleitsystem»</li> <li>▪ Massnahme «Verlängerung Tramlinie prüfen»: Abstimmungsbedarf mit Wendeschleufe und Umgestaltung Zürichbergstrasse Nord</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verfahrensrisiken (Rechtsmittel, politische Hürden etc.)</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Langfristig
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

<p><b>11 Mehr quartierbezogene Parkierung</b></p>	
<p>Beschreibung</p>	<p>Die bestehende blaue Zone wird um die weissen Parkfelder der Zürichbergstrasse Süd erweitert.          Heute gilt die Parkzeitbeschränkung in der blauen Zone nur werktags (montags bis samstags). Zoobesuchende können also an Sonn- und Feiertagen in der blauen Zone gratis und zeitlich unbeschränkt parkieren. Um dies zu verhindern, soll die Parkzeitbeschränkung im Bereich des Susenbergquartiers und Im Klösterli (max. Parkierdauer 1h ohne Anwohnerparkkarte) in der blauen Zone im Bereich Zoo auch an Sonn- und Feiertagen gelten.          Zusätzlich zur Erweiterung der blauen Zone sind Kurzzeitparkplätze in der Zürichbergstrasse Nord zwischen Friedhof Fluntern und Klösterli (rot umrandet) für das Gewerbe vorgesehen. Die maximale Aufenthaltsdauer soll 3h betragen.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einfach umsetzbare Massnahme</li> <li>▪ Reduzierte Attraktivität der blauen Zone für Zoobesuchende</li> <li>▪ Verfügbare Kurzzeitparkfelder für Gewerbe</li> <li>▪ Quartierverkehr vom Zooverkehr entflechten</li> <li>▪ Reduktion Parkplatzsuchverkehr</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besuchende von Anwohnern etc. dürfen sonntags ebenfalls nur noch max. 1 Stunde parkieren</li> <li>▪ Erhöhter Kontrollaufwand</li> </ul>

Aufwand / Wirkung	
Abhängigkeiten	
Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DAV prüft bereits die Umsetzung der Ausweitung der Parkzeitbeschränkungen an Sonn- und Feiertagen</li> <li>▪ Öffentliche Auflage gemäss Strassenverkehrsrecht</li> <li>▪ Verfahrensrisiken (Rechtsmittelverfahren)</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept


12 Verstärkte Parkraumbewirtschaftung	
<p>Beschreibung</p>	<p>Die Regelung der Nutzung der Parkplätze hinsichtlich Zeit, Benützerkreis und Preis ist ein wichtiges Element zur Steuerung der Nachfrage. Es stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Parkiergebühren (Anreiz öV-Benützung)</li> <li>▪ Dynamische Parkiergebühren (je höher die Nachfrage, desto höher der Preis, progressive Tarifstruktur)</li> <li>▪ Parkdauerbeschränkungen (z.B. bis um 13 Uhr, um Parkplatzbelegung zu optimieren)</li> </ul> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> </ul>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anreize im Sinne der Verhaltensökonomie (out-of-pocket-costs)</li> <li>▪ Kostengünstig umsetzbar</li> <li>▪ Mögliche Einnahmequelle zur Querfinanzierung von anderen Massnahmen im Verkehrskonzept</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkdauerbeschränkung schwierig umsetzbar, stösst bei den Zoobesuchenden auf geringe Akzeptanz</li> <li>▪ Je nach Preissensitivität keine Änderung (hohe Zahlungsbereitschaft) oder Ausweichverkehr ins Quartier (geringe Zahlungsbereitschaft)</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

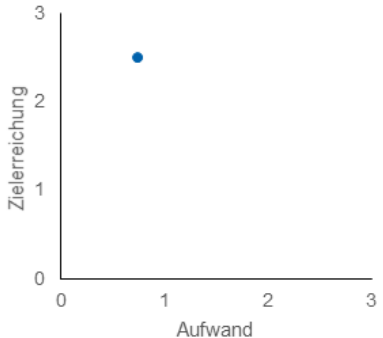
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Mehr quartierbezogene Parkierung»</li> <li>▪ Anpassung der Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren (551.330) erforderlich (Gemeinderatsbeschluss)</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkplatzgebühren im Gebiet Zoo wurden bereits 2012 erhöht (Einführung Hochtarif an Sonn- und Feiertagen, Verlängerung maximale Parkdauer)</li> <li>▪ Einspracherisiken im Bewilligungsverfahren</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

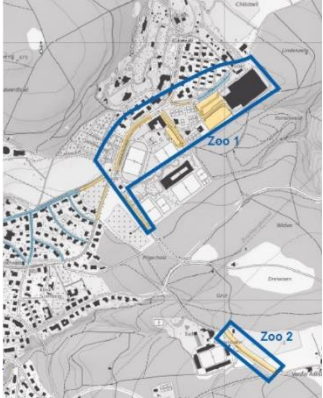
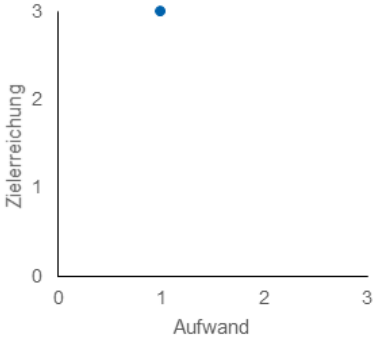
13 Automatisierte Barrieren	
Beschreibung	<p>Eine automatische Barriere im Bereich der Tramwendeschlaufe soll die von den Verkehrskadetten bediente Barriere ersetzen. Zusätzlich ist eine automatische Barriere im Bereich des Knotens Tobelhofstrasse vorzusehen. Die automatische Sperre ist an Tagen mit erhöhtem Besucheraufkommen in Betrieb. Berechtigte (Anwohnende, Gäste, Gewerbe, Shuttlebus) können mit einem Badge oder QR-Code die Barriere öffnen. Alternativ besteht die Möglichkeit einer automatischen Zufahrtskontrolle: Eine Kamera erfasst die Nummernschilder der Fahrzeuge. Danach gleicht sie die Nummern mit der Datenbank der Zufahrtsbewilligungen ab.</p>  <p>(Beispiel Zufahrtsregelung Ortszentrum, Quelle: Consel Group AG)</p>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringe bauliche Massnahmen</li> <li>▪ Entlastung Verkehrskadetten am Knoten Zürichberg-/ Dreiwiesenstrasse</li> <li>▪ Mit späterer automatisierter Erfassung der PP-Belegung ist präziserer evidenzbasierter Barrierebetrieb möglich</li> </ul>
Nachteile	-
Aufwand / Wirkung	
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zufahrt Rettungsfahrzeuge/Polizei</li> <li>▪ Massnahme «Verbesserung Dispositiv an Tagen mit erhöhter Besucherzahl»: Als Überbrückungsmassnahme bis zur Realisierung erhalten Anwohnende / Gäste / Gewerbetreibende eine Vignette. Dies erleichtert die Kontrolle durch die Verkehrskadetten</li> </ul>




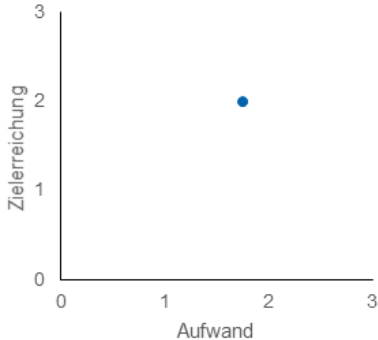
	und verbessert den Verkehrsablauf.
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einfache Umsetzung</li> <li>▪ Bestimmung des Einzugsgebiets für Berechtigte anspruchsvoll</li> <li>▪ Der konkrete Barrierebetrieb ist in den folgenden Umsetzungsschritten zu klären (Öffnung/Schliessung in Abhängigkeit zur PP-Belegung, Betrieb im Störfall etc.)</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

14 Automatische Erfassung der Fahrten	
<p>Beschreibung</p>	<p>Im Bereich der Tramwendeschleife und der Adlisbergstrasse sollen die die Zu- und Wegfahrten mittels Zählschlaufen oder anderen technischen Instrumenten automatisch erfasst werden. Mit diesen Echtzeit-Daten kann frühzeitig auf die Verkehrssituation reagiert werden (Verkehrskadetten, Stapo). Zudem liefert die automatische Erfassung eine Inputgrösse ins Monitoring. Die Anzahl Fahrten liefert auch Rückschlüsse auf die Parkplatzbelegung, so dass eine ungefähre Auslastung der Parkfelder im Bereich Zoo abgeschätzt werden. Damit lässt sich die Einbindung der Parkplätze ins Parkleitsystem auf einfache Art bereits kurzfristig umsetzen, bevor allenfalls die Parkplätze einzeln mittels Sensoren ausgerüstet und erfasst werden.</p>  <p>(Benötigte Detektoren für die Erfassung der Fahrten)</p>
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringe bauliche Massnahmen</li> <li>▪ Genauere Kenntnis der Verkehrssituation dank permanenter und zeitlich hoch aufgelösten Fahrtenzahlen</li> <li>▪ Ableiten von Kenngrössen für Monitoring und Parkplatzbelegung</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-kein exakter Bezug zum Zooverkehr, da nur Gesamtverkehr gemessen werden kann</li> </ul>


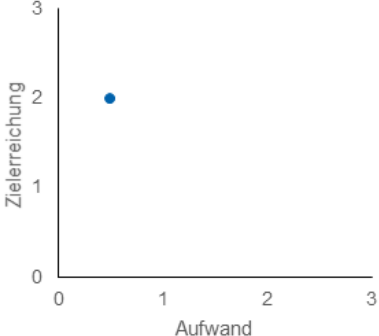
Aufwand / Wirkung	
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Einbettung ins städtische Parkleitsystem»</li> <li>▪ Massnahme «Monitoring»</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einfache Umsetzung</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

15 Einbettung ins städtische Parkleitsystem																	
<p>Beschreibung</p>	<p>Alle weissen Parkplätze im Nahbereich des Zoos (Masoala Park- platz, Forrenweidstr.- / Zürichbergstr. Nord, Dreiwiesenstr., Kräh- bühlstr.) werden als Gebiet Zoo in das Parkleitsystem der Stadt Zürich eingebunden. Sobald diese belegt sind, können weitere Zoobesuchende mit Hilfe des Parkleitsystems zu alternativen Par- kierungsanlagen gelenkt werden. Kurzfristig erfolgt die Erfassung der Parkplatzbelegung angenähert mittels der Erfassung der Fahr- tenzahl oder mittels Sensoren pro Parkfeld. Langfristig wird das Parkhaus Zoo ins Parkleitsystem eingebunden.</p> <table border="1" data-bbox="571 645 943 779"> <tr> <td>↑</td> <td>P</td> <td>Zoo 1</td> <td>78</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>P</td> <td>Zoo 2</td> <td>210</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="571 869 943 1003"> <tr> <td>↑</td> <td>P</td> <td>Zoo 1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>→</td> <td>P</td> <td>Zoo 2</td> <td>103</td> </tr> </table> 	↑	P	Zoo 1	78	→	P	Zoo 2	210	↑	P	Zoo 1	0	→	P	Zoo 2	103
↑	P	Zoo 1	78														
→	P	Zoo 2	210														
↑	P	Zoo 1	0														
→	P	Zoo 2	103														
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastruktur besser nutzen</li> </ul>																
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>																
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Frühzeitige Kommunikation der Parkplatzverfügbarkeit</li> <li>▪ Lenkung des Anreiseverkehrs (im heutigen Verkehrsdispositiv zum Dolder, langfristig bei Realisierung Parkhaus Zoo z.B. ins Parkhaus Hohe Promenade)</li> <li>▪ Verbesserung Betriebsablauf im Bereich Knoten Zürichberg- strasse / Tram Haltestelle</li> <li>▪ Verringerung Suchverkehr</li> <li>▪ Unterstützung Verkehrskadetten</li> </ul>																
<p>Nachteile</p>																	
<p>Aufwand / Wirkung</p>	 <p>The graph shows a single data point at (1, 3) on a coordinate system where the x-axis is labeled 'Aufwand' (Effort) and the y-axis is labeled 'Zielerreichung' (Goal Achievement). Both axes range from 0 to 3.</p>																

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Automatische Erfassung der Fahrten»</li> <li>▪ Massnahme «Parkhaus Zoo»</li> <li>▪ Massnahme «Park + Ride Hohe Promenade»</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	Stufenweise Umsetzung möglich: kurzfristig heutiges System mit PP Dolder), langfristig mittels Einbezug Parkhaus Zoo und Erweiterung auf weitere Parkieranlagen)
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt, PLS AG
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

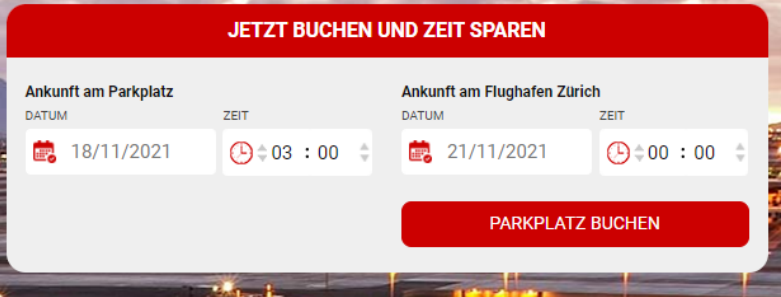
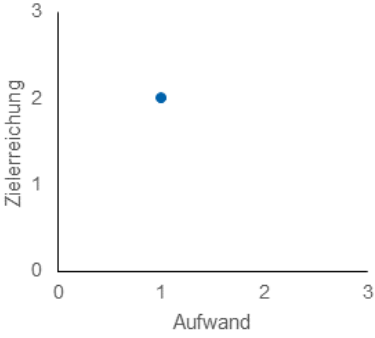
16 Park + Ride Hohe Promenade	
Beschreibung	<p>An Spitzentagen besteht ein Defizit an Parkplätzen. Deshalb wird als zusätzliches Überlaufangebot das Parkhaus Hohe Promenade einbezogen. Mit der Tramlinie 5 ist eine direkte öV-Verbindung vom Parkhaus zum Zoo sichergestellt. Das Parkhaus weist ein genügend grosses Fassungsvermögen auf (497 PP) und ist öffentlich zugänglich. Das Parkleitsystem leitet die Zoobesuchenden direkt ins Parkhaus, wo sie ein Kombiticket Parkhaus/Tram/Zoo lösen.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Betriebsablauf im Bereich Knoten Zürichbergstrasse / Tram Haltestelle (Abdeckung Spitzenbedarf)</li> <li>▪ Verringerung Suchverkehr</li> <li>▪ Nutzung einer bestehenden Parkierungsanlage</li> <li>▪ Bessere Auslastung des Parkhauses an Sonntagen</li> <li>▪ Mit Kombiticket Parkhaus / Zoo kein zusätzliches Anstehen an der Zookasse</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umrüstung der Ticketautomaten im entsprechenden Parkhaus</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Parkhaus Zoo»</li> <li>▪ Massnahme «Einbindung ins städtische Parkleitsystem»</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zoo führt bereits seit längerem Gespräche mit ZVV, VBZ und Parkhaus Hohe Promenade</li> <li>▪ Technische Herausforderung: Jedes Ticket, das im ZVV genutzt wird, muss den nationalen Kontrollstandards genügen. Die Parkhausgeräte sind aktuell technisch nicht in der Lage, diese zu liefern</li> <li>▪ Finanzierung offen</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt, Zoo, ZVV, Parkhausbetreiber
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

<p><b>17</b></p>	<p><b>Optimierung Verkehrsdispositiv</b></p>
<p>Beschreibung</p>	<p>Das bestehende Verkehrsdispositiv wird optimiert. Gewisse Verbesserungen wurden bereits im Sommer 2021 als coronabedingte Massnahmen umgesetzt. Dazu gehört die Verbesserung des Verkehrsablaufs im Umleitungsfall, damit der abfließt und der öV möglichst wenig behindert wird. Die Massnahmen sind vor allem organisatorisch (u.a. Verkehrskadetten auch am Knoten Tobelhof-Dreiwiesenstrasse einsetzen, Stadtpolizei öfters aufbieten) und betrieblich (u.a. bessere Beschilderung Umleitungsrouten, Optimierung LSA-Steuerung am Knoten Tobelhof-/Dreiwiesenstrasse). Die Bedienung der Barriere Dreiwiesenstrasse mit Verkehrskadetten ermöglicht es, die Barriere für Berechtigte zu öffnen (Vermeidung von Umwegen). Auch ist zu prüfen, in der Zürichbergstrasse breitere Parkfelder zu markieren, damit der Verkehrsfluss weniger durch Parkiermanöver behindert wird.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurzfristig umsetzbar (coronabedingte Massnahmen)</li> <li>▪ weniger Umwegfahrten für Anwohnende / Gäste / Gewerbe</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<p>-</p>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	


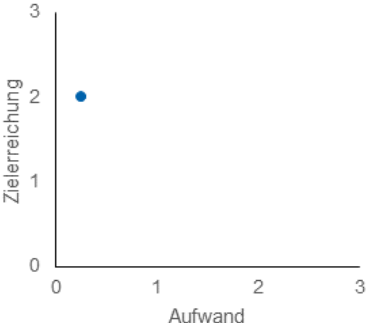


Abhängigkeiten	▪ Massnahme «Automatische Barriere»
Status / Realisierbarkeit / Risiko	▪ Einfache Umsetzung
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig (laufend)
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept


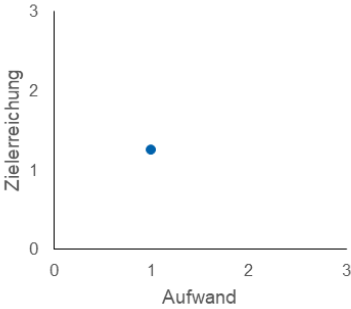
<p><b>18</b>      <b>Pre-Pay-Parkfeld</b></p>	
<p>Beschreibung</p>	<p>Zoobesuchende können sich online ihr Parkfeld reservieren. Die Anlage lässt nur so viele Fahrzeuge einfahren, als dass reservierte Parkfelder frei bleiben. Dies ist nicht nur ein Komfortgewinn für MIV-Anreisende, sondern damit lassen sich langfristig auch dynamische Preise einführen und somit die Nachfrage besser regulieren.</p>  <p>(Swiss Park &amp; Fly Service)</p>
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einfache Steuerung der Nachfrage nach Parkfeldern</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voraussetzung ist exakte Erfassung der PP-Belegung, damit die reservierten Plätze frei gehalten werden können</li> <li>▪ Zusatzaufwand für Umgang mit Nichteinhaltung Anreisezeit oder Parkierdauer</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei Umsetzung der Massnahme «Bündelung Parkierung in einem Parkhaus» einfach umsetzbar (Erfassung der Belegung der Parkierungsanlage bei der Einfahrtsbarriere)</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einfache Umsetzung, am besten gekoppelt mit der Bündelung Parkierung in einem Parkhaus</li> <li>▪ vorgezogene Umsetzung nur möglich, falls die Einzelplatzerfassung der heutigen PP realisiert würde</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Langfristig
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

**Fuss-/Veloverkehrsmassnahmen, im Konzept aufgenommen**

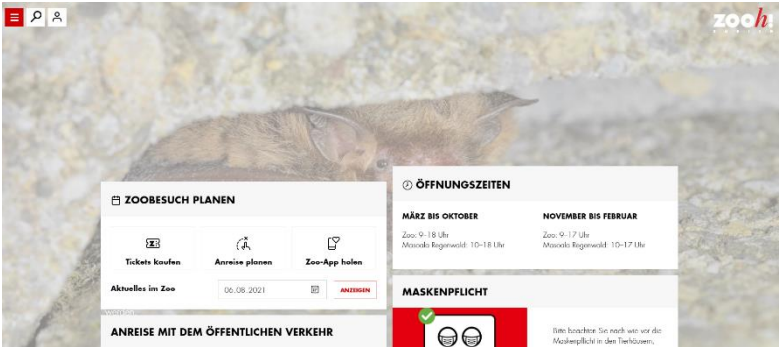
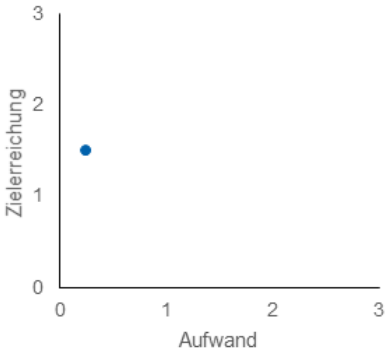
19 Verbesserung Wegweisung	
<p>Beschreibung</p>	<p>Am Hauptbahnhof, Bahnhof Stettbach, Bahnhof Enge und im Bahnhof Stadelhofen wird die Wegweisung/Wegbeschilderung Richtung Zoo verbessert. Im Bereich Zoo wird ebenfalls die Beschilderung zwischen dem Zooeingang und den Haltestellen Zoo und Zoo/Forrenweid verbessert.</p> <p>Zudem soll geprüft werden, ob das Tram am HB zentraler angeordnet werden kann. Um die Umsteigewege zu verkürzen und die Auffindbarkeit für ortsunkundige Zoobesuchende zu vereinfachen, wird die Haltestelle der Linie 6 an Sonn- und Feiertagen von der Bahnhofstrasse auf den Bahnhofplatz verlegt. An diesen Tagen wendet die Tramlinie ohnehin am HB (die Strecke zwischen HB und Bahnhof Enge wird nicht bedient). Das Wenden erfolgt via Gessnerallee-Löwenplatz-Löwenstrasse.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bessere Information zur Anreise mit öV</li> <li>▪ Verbesserung Orientierung</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<p></p>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Signaletik-Konzept HB Zürich</li><li>▪ Massnahme «Aufwertung Fusswege von den öV-Haltestellen zum Zoo»</li></ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	SBB, Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

20 Aufwertung Fusswege von den öV-Haltestellen zum Zoo	
Beschreibung	<p>Die öV-Haltestellen Zoo und Zoo/Forrenweidstrasse befinden sich zwischen 5 und 8 Gehminuten vom Haupteingang entfernt. Die Fusswegbeziehungen werden durch Anpassung der Infrastruktur und Gestaltung aufgewertet (grosszügige Fussverkehrsflächen, Gestaltung: anknüpfend an die Tierspuren auf dem Trottoir). Der ganze Strassenraum wird in seiner Gestaltung als Auftakt für den Zoobesuch sein. Auch bei der Bushaltestelle Zoo/Forrenweid ist erkennbar, dass dies Tor zum Zoo ist.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktivere Fusswege</li> <li>▪ Erlebnis für Kinder</li> <li>▪ Verbesserung Orientierung</li> </ul>
Nachteile	
Aufwand / Wirkung	

Abhängigkeiten	▪ Massnahme «Verbesserung Wegweisung»
Status /Realisierbarkeit / Risiko	
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

**Massnahmen im Bereich Verhalten, im Konzept aufgenommen**

<p><b>21 Kommunikation Zoo</b></p>	
<p>Beschreibung</p>	<p>Auf der Internetseite des Zoos soll die Anreise zum Zoo nicht nur via Hauptbahnhof und Bahnhof Enge beschrieben werden, sondern auch von den Bahnhöfen Stettbach, Hardbrücke und Stadelhofen. Der Hinweis zur Anreise mit dem öV und die beschränkte Parkplatzzahl soll prominent auf der Internetseite erscheinen. Sobald die Parkplatz-Belegung erfasst wird, kann dies als Echtzeitinformation ebenfalls auf der Internetseite angezeigt werden. Der Zoo soll die Anwohnenden und die Quartiervereine regelmässig über geplante Grossanlässe im Zoo informieren.</p>  <p>(Internetseite Zoo Zürich)</p>
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Proaktive Information der Zoobesuchenden, allenfalls mit günstigem Einfluss auf Verkehrsmittelwahl</li> <li>▪ Proaktive Information des Quartiers</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<p>-</p>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	


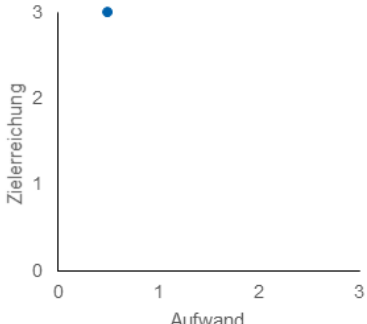


Abhängigkeiten	-
Status /Realisierbarkeit / Risiko	-
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig (laufend)
Zuständigkeit	Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

22 Steuerung der Nachfrage																									
<p>Beschreibung</p>	<p>In Ergänzung zu Massnahmen auf der Angebotsseite wird mit verschiedenen Ansätzen das Mobilitätsverhalten der Zoobesuchenden in günstiger Weise beeinflusst, um den Verkehrsablauf zu optimieren. Dabei handelt es sich um eine Reihe von Massnahmen, die u.a. auf Information und Kommunikation basieren. Auch preisliche Anreize (nachfrageabhängige Preise zur Glättung der Nachfragespitzen wie in Skigebieten) oder verhaltenspsychologische Ansätze (z.B. Nudging, also das Verändern des Verhaltens, ohne jegliche Optionen zu verbieten) gehören zu diesem Massnahmenbündel.</p> <table border="1"> <caption>Wochenganglinien</caption> <thead> <tr> <th>Tag</th> <th>Besuchende pro Tag (vorher)</th> <th>Besuchende pro Tag (nachher)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Montag</td> <td>2200</td> <td>2800</td> </tr> <tr> <td>Dienstag</td> <td>2200</td> <td>2800</td> </tr> <tr> <td>Mittwoch</td> <td>2400</td> <td>2800</td> </tr> <tr> <td>Donnerstag</td> <td>2400</td> <td>2800</td> </tr> <tr> <td>Freitag</td> <td>2700</td> <td>2800</td> </tr> <tr> <td>Samstag</td> <td>3800</td> <td>3500</td> </tr> <tr> <td>Sonn-/Feiertag</td> <td>5500</td> <td>4000</td> </tr> </tbody> </table>	Tag	Besuchende pro Tag (vorher)	Besuchende pro Tag (nachher)	Montag	2200	2800	Dienstag	2200	2800	Mittwoch	2400	2800	Donnerstag	2400	2800	Freitag	2700	2800	Samstag	3800	3500	Sonn-/Feiertag	5500	4000
Tag	Besuchende pro Tag (vorher)	Besuchende pro Tag (nachher)																							
Montag	2200	2800																							
Dienstag	2200	2800																							
Mittwoch	2400	2800																							
Donnerstag	2400	2800																							
Freitag	2700	2800																							
Samstag	3800	3500																							
Sonn-/Feiertag	5500	4000																							
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>																								
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>																									
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tage mit erhöhter Besucherzahl glätten</li> <li>▪ Konstantere Nachfrage</li> </ul>																								
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dynamische Preisgestaltung kann bei den Zoobesuchenden auf geringe Akzeptanz stossen, da dies bei geringer Wahlmöglichkeit des Besuchszeitpunkts es auf eine Preiserhöhung hinaus läuft</li> </ul>																								
<p>Aufwand / Wirkung</p>																									


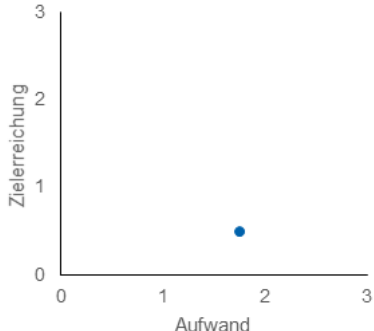
Abhängigkeiten	
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zoo führte ab April 2020 Anpassungen bei den Eintrittspreisen ein (Differenzierung Haupt-/Nebensaison, Online/Offline), Sunset-Ticket 90 min vor Zooschliessung)</li><li>▪ Je nach Preisbildung Rückgang der Besucherzahl möglich</li></ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

**Massnahmenbereich Monitoring, im Konzept aufgenommen**

<p><b>23</b>      <b>Monitoring</b></p>	
<p>Beschreibung</p>	<p>Um die Auswirkungen der Massnahmen in den folgenden Jahren zu bestimmen, soll ein Monitoring etabliert werden. Dazu ist ein Monitoring-Konzept auszuarbeiten, das die zu erreichenden Ziele quantifiziert und auf eine einfache Art die Entwicklung der Verkehrssituation überwacht. Damit lässt sich feststellen, ob die erwünschten Ziele erreicht werden, um andernfalls steuernd eingreifen zu können.</p> <p>Eine Organisation aus Vertretern von TAZ, DAV, VBZ und Zoo soll die Umsetzung des Verkehrskonzepts begleiten. Der Zoo stellt alle 2 Jahre einen Controllingbericht zusammen.</p>  <p>(Beispielbild: Monitoring. Quelle: Comed AG)</p>
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung sicherstellen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kenntnis der Verkehrssituation und -entwicklung</li> <li>▪ Kenntnis über Wirksamkeit der Massnahmen</li> <li>▪ Etablierung einer Plattform für Stakeholder</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	
<p>Abhängigkeiten</p>	

Status / Realisierbarkeit / Risiko	
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig (laufend)
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Aufnahme im Konzept

öV-Massnahmen, nicht im Konzept aufgenommen


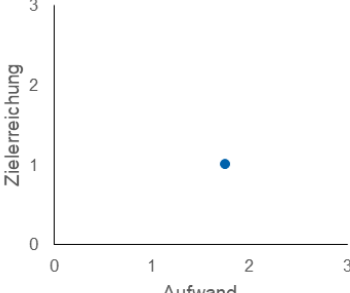
<p><b>24</b>      <b>Expresstram / Expressbus HB – Zoo</b></p>	
<p>Beschreibung</p>	<p>Das Expresstram verkehrt an Sonn- und Feiertagen sowie in den Ferien in der Hauptsaison (April-Okt.) vom HB Zürich zur Haltestelle Zoo ohne Zwischenhalt auf der Strecke. Es handelt sich um ein Zusatzangebot zu den regulären Kursen der Linie 6. Falls anstelle eines Trams ein Bus eingesetzt würde, könnte dieser bis zum Haupteingang fahren. Der Fahrplan richtet sich nach den Fernverkehrszügen.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> </ul>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reisezeitverkürzung zwischen HB und Zoo (ca. 4.5 Minuten)</li> <li>▪ An Sonn- und Feiertagen ist die Netzbelastung geringer, so dass zusätzliche Kurse abgewickelt werden können</li> <li>▪ Entlastung der normalen Tramkurse erleichtert den Zustieg auf Haltestellen zwischen HB und Zoo</li> <li>▪ Bei Umsetzung als Expressbus: Verkürzung Gehdistanz bis zum Zooeingang</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusätzliche Betriebskosten</li> <li>▪ Expresstram/Expressbus können nicht den normalen Betrieb überholen</li> <li>▪ Ausbau Wendeschleife auf zwei Gleise für mehr als zwei Haltepositionen</li> <li>▪ Ausbau Haltestelle für Expressbus</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einpassung in normalen Trambetrieb (Vermeiden Auflaufen, im Falle eines Expressbusses entkoppelt)</li> <li>▪ Fahrzeugverfügbarkeit</li> <li>▪ Verfügbarkeit attraktiver und gut auffindbarer Aufstellbereich am Hauptbahnhof</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung offen (Zusatzangebot nach §20 PVG, das nicht vom ZVV finanziert würde)</li> <li>▪ Kann als Testbetrieb durchgeführt werden</li> <li>▪ Bei kleiner Nachfrage kann das Angebot wieder gestrichen werden</li> <li>▪ Kapazität von Bussen zu klein, so dass wieder auf das Regelangebot umgestiegen werden muss. Werden mehr Busse zur Verfügung gestellt, nimmt die Wirtschaftlichkeit der Linie 6 ab.</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Mittel- bis langfristig
Zuständigkeit	Stadt, Zoo
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Bringt keinen namhaften Zeitgewinn; technische Machbarkeit schwierig, da bereits heute ein hoher Takt auf der Linie besteht

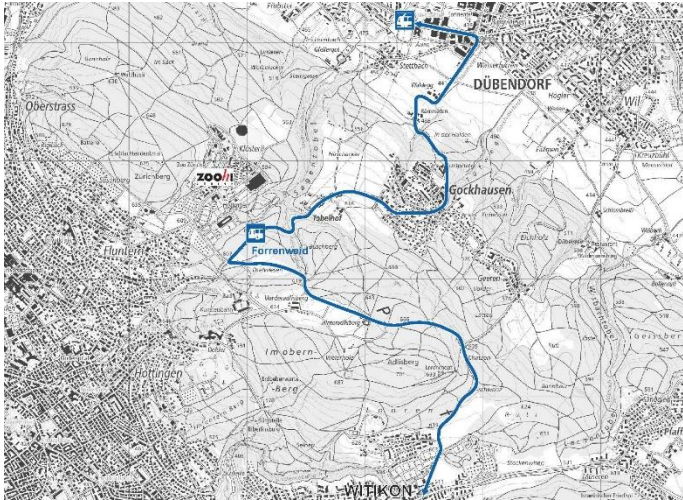
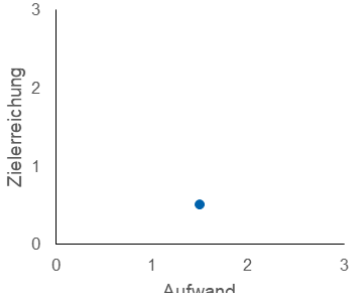
25 Autonomer Shuttlebus Tramhaltestelle – Zoo	
<p>Beschreibung</p>	<p>Die Tramhaltestelle Zoo liegt rund 350 m vom Haupteingang und 600 m vom Eingang der Masoalahalle entfernt. Mit einem autonomen Shuttlebus wird die letzte Wegetappe bis zum Eingang überwunden. Für das Aufkommen wären mehrere autonome Shuttlebusse nötig.</p>  <p>(Foto: www.vbz.ch)</p>
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> </ul>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Attraktivität und Innovationskraft</li> <li>▪ Verbesserte Zugänglichkeit</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsteigen von Tram auf Shuttlebus</li> <li>▪ Anschaffungs- und Betriebskosten</li> <li>▪ Aktuelle Gesetzgebung lässt keinen vollkommen autonomen Betrieb zu</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	




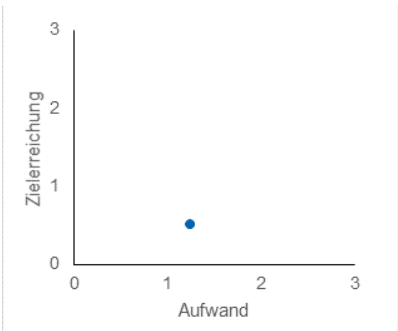
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Bündelung Parkierung in einem Parkhaus»</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Technische Hürden heute noch zu gross (betriebliche Einschränkungen)</li> <li>▪ Gesetzesanpassung erforderlich</li> <li>▪ Heute noch geringe Akzeptanz bei potenziellen Benützern</li> <li>▪ Erstellung Haltekanten / Haltestellen</li> <li>▪ Kapazität heutiger Fahrzeuge zu klein</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Langfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Zusätzliches Umsteigen unattraktiv, Gesetzliche Anforderungen, Kapazität Fahrzeuge, geringes Verhältnis Aufwand/Wirkung

26 Neue Linienführung Buslinie 751	
<p>Beschreibung</p>	<p>Die Buslinie 751 wird als Zubringer vom S-Bahnhof Stettbach zum Zoo gestärkt. Um die Fusswegetappe von der Haltestelle zum Zoo zu verkürzen, wird die Buslinie neu zum Knoten Dreiwiesen-/Zürichbergstrasse geführt, wo sie in der Tramwendeschlaufe wendet und zurück zur Tobelhofstrasse fährt.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Anbindung von / in Richtung Stettbach</li> <li>▪ Verkürzung Distanz Haltestelle – Zooeingang</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusätzliche Betriebskosten (1 zusätzliches Fahrzeug notwendig)</li> <li>▪ Umwegfahrten für durchfahrende Passagiere</li> <li>▪ Anpassung Tramwendeschlaufe, Erstellung Haltekante</li> <li>▪ Problematik Barriere Tobelhof-/Dreiwiesenstrasse</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Zooseilbahn»: Vorläuferangebot bis zur Inbetriebnahme Zooseilbahn</li> <li>▪ Ast Kirche Fluntern muss weiterhin bedient bleiben (Haltestelle Dreiwiesen wird künftig hindernisfreie Reisekette zum Dolder sicherstellen, da Dolderbahn nicht gemäss BehiG umgerüstet werden kann)</li> <li>▪ Eingabe ins Fahrplanverfahren nötig</li> <li>▪ Bessere Kommunikation, Information, Wegweisung</li> <li>▪ Attraktivität Fussweg zwischen Haltestelle und Eingang</li> <li>▪ Linie 751 ist am Sonntag mit der Linie 743 verknüpft</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Risiko geringe Nachfragesteigerung (Pilotversuch 2004 mangels Nachfrage nicht weitergeführt)</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Umfegfahrten, Anpassungen Tramwendeschlaufe

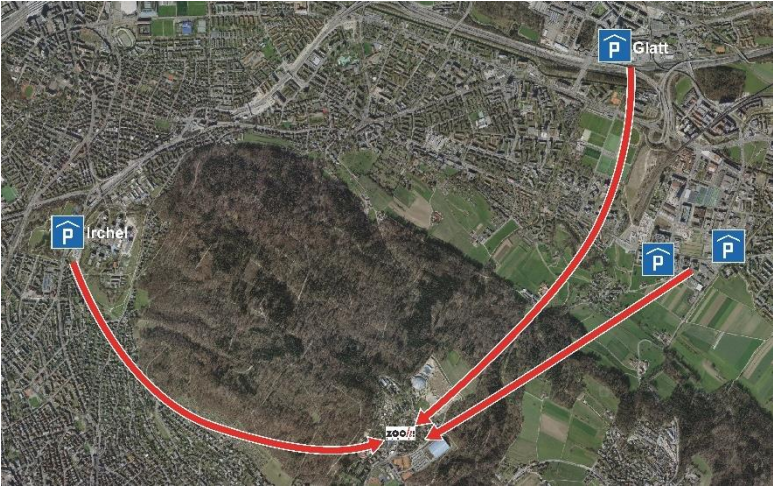
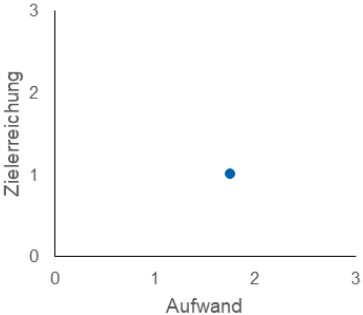
27 Busverbindung Witikon – Zoo - Stettbach	
<p>Beschreibung</p>	<p>Es besteht der Vorschlag des Quartiervereins Witikon, eine Buslinie von Witikon via Zoo zum Bahnhof Stettbach einzuführen. Die Buslinie würde zum einen das Quartier Witikon besser an den Bahnhof Stettbach und Zürich Nord anbinden und zum anderen wäre eine direkte Verbindung zum Zoo möglich.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reisezeitverkürzung zwischen Witikon und Zoo</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zu geringes Nachfragepotential für Linienbetrieb</li> <li>▪ Erhebliche Betriebskosten in der Grössenordnung von CHF 1.8 Mio. pro Jahr (für Grundangebot Mo-So 6-20 Uhr und 30'-Takt)</li> <li>▪ Infrastrukturausbauten notwendig (Erstellung Haltestellen)</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	-
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Begehren aus der Bevölkerung, im Fahrplanverfahren 2022/23 beantragt</li><li>▪ Risiko geringes Nachfragepotential</li></ul>
Zeitliche Umsetzung	Mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Verbindung weist kaum Mehrwert auf und hat erhebliche Betriebskosten zur Folge

28 RailAway inkl. Park & Rail am Wohnort	
Beschreibung	<p>An Sonn- und Feiertagen gilt an den Wohnorten der Zoobesuchenden oftmals der Sonntagsfahrplan, der in der Regel reduziert ist gegenüber dem Werktagsfahrplan. Deshalb wird das RailAway-Angebot mit einem Park &amp; Rail Ticket kombiniert und vergünstigt. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass Zoobesuchende auch an Sonn- und Feiertagen die Hauptetappe mit dem öV zurücklegen.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	-
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wirkung auf der ersten Etappe</li> <li>▪ Steigerung RailAway-Angebot</li> <li>▪ Attraktivität Anreise durch Vergünstigung</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsteigen unattraktiv</li> <li>▪ Verbund von Billettangeboten schwierig</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	


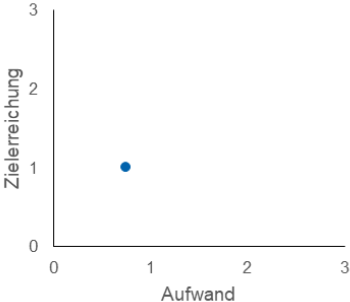
Abhängigkeiten	
Status / Realisierbarkeit / Risiko	Finanzierung offen
Zeitliche Umsetzung	Mittelfristig
Zuständigkeit	SBB, Zoo
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Umsteigen nicht attraktiv, Verbund von Billettangeboten schwierig, Finanzierung offen

**MIV-Massnahmen, nicht im Konzept aufgenommen**


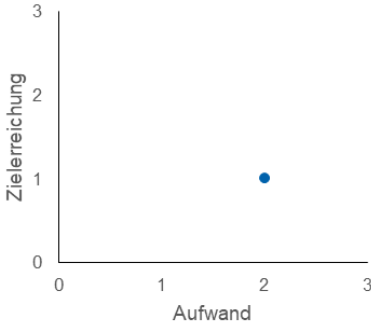
<p><b>29</b>      <b>Park + Ride in Parkhäusern entlang A1</b></p> <p>Beschreibung</p>	<p>Es werden Parkhäuser in der Nähe der Autobahn A1 für P+R zum Zoo an Sonn- und Feiertagen genutzt. Aus räumlicher Sicht kommen Parkhäuser im Bereich Stettbach sowie das Parkhaus Irchel (1200 Plätze) und das Parkhaus im Einkaufszentrum Glatt (4500 Plätze) in Frage. Die Anbindung zum Zoo erfolgt mit einem Shuttlebus, für den Raum Stettbach ist die Luftseilbahn mittelfristig eine mögliche Alternative.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringeres MIV-Verkehrsaufkommen im Gebiet Zoo</li> <li>▪ Erhöhung der Auslastung der bestehenden Parkhäuser</li> <li>▪ Shuttlebus kann direkt vor dem Haupteingang des Zoos halten</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weitere Distanzen zum Zoo verglichen mit Dolder-Shuttle</li> <li>▪ Umsteigen auf einen Shuttlebus</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	




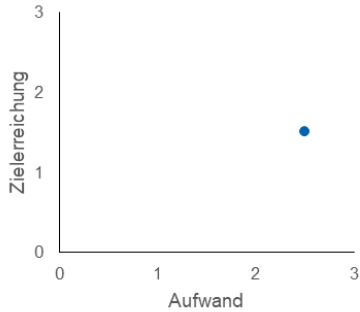
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Einbindung ins städtische Parkleitsystem»</li> <li>▪ Etablierung Shuttlebus-Betrieb</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ P+R PH Irchel Pilotversuch 2008/09, wurde mangels Nachfrage eingestellt</li> <li>▪ P+R Stettbach war 2004 im Testbetrieb, wurde wegen Rechtsmittelverfahren wieder verworfen</li> <li>▪ P+R Stettbach: Grosser Widerstand seitens Stadt Dübendorf zu erwarten (Verlagerung Parkplatzproblematik)</li> <li>▪ Fehlende Akzeptanz, wenn kein Kombiticket vorhanden ist</li> <li>▪ Zustimmung der Betreibenden der betroffenen Parkierungsanlagen</li> <li>▪ Finanzierung Shuttlebus offen</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Mittelfristig
Zuständigkeit	Kanton, Betreibende der Parkhäuser, Zoo
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Geringe Nachfrage, fehlende Akzeptanz, Finanzierung

30 Überlauf-Parkplatz Dolder	
Beschreibung	<p>Für einzelne Spitzentage reicht das Parkplatzangebot im Gebiet Zoo inkl. Dolder (Adlisbergstrasse) nicht aus. Abhilfe schuf bis 2018 ein Überlauf-Parkplatz im Gebiet Dolder (Kunsteisbahn) von 100-150 Parkfeldern, der in wenigen Ausnahmesituationen die Spitzen abdeckt.</p> <p>Aufgrund der coronabedingten erhöhten MIV-Nutzung wurde die Nutzung des Eisfelds Dolder als Notüberlauf-Parkplatz temporär im Jahr 2021 bewilligt. Das zusätzliche Angebot wurde nicht kommuniziert, um keine Anreize für die Anreise mit dem MIV zu schaffen.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> </ul>
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion Parkierungsdruck und Parksuchverkehr im umliegenden Wohn- und Erholungsgebiet</li> <li>▪ Nur temporär im Bedarfsfall aktivierbar</li> <li>▪ Da nicht als zusätzliches Angebot kommuniziert, keine negativen Auswirkungen auf die öV-Benützung</li> <li>▪ Mit bestehendem Shuttlebus an den Zoo angebunden</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -Erhöhung des Angebots an Parkplätzen im Widerspruch zur städtischen Verkehrspolitik</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	


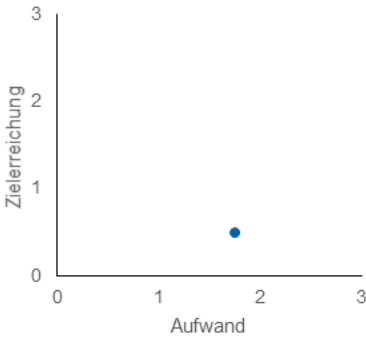
Abhängigkeiten	Massnahme «Park + Ride Hohe Promenade» soll langfristig die extremen Spitzen abdecken
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der bisherige Notüberlauf-Parkplatz auf der Eisbahn Dolder wurde basierend auf einem Gemeinderatsbeschluss 2018 aufgehoben, eine erneute Inbetriebnahme erfordert die Aufhebung des GRB</li> <li>▪ Aufgrund der coronabedingten erhöhten MIV-Nutzung hat die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements die Nutzung des Eisfelds Dolder als Notüberlauf-Parkplatz temporär im Jahr 2021 bewilligt</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurzfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Nur als coronabedingte Massnahme 2021 ausnahmsweise bewilligt, widerspricht den langfristigen Zielsetzungen

31 Mitbenützung FIFA-Parkhaus an Sonn- und Feiertagen	
Beschreibung	<p>Das 2007 erstellte Parkhaus der FIFA liegt in unmittelbarer Nähe zum Zoo an der Dreiwiesenstrasse und weist ca. 200 Parkfelder auf. Damit könnte ein zusätzliches Parkierungsangebot für Spitzentage genutzt werden.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine neue Infrastruktur</li> <li>▪ Nahegelegenes Parkangebot für Zoobesuchende</li> <li>▪ Bestehende Parkierungsanlagen werden optimal genutzt</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FIFA benutzt Parkhaus nicht nur werktags, sondern auch an Wochenenden</li> <li>▪ Aus Haftungs- und Sicherheitsgründen ist die Mitbenützung der privaten Parkierungsanalage problematisch</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	

Abhängigkeiten	▪ Massnahme «Einbindung ins städtische Parkleitsystem»
Status / Realisierbarkeit / Risiko	Bereits im Konzept 2008 von FIFA abgelehnt und deshalb verworfen, auch aktuell aus Sicht FIFA nicht machbar
Zeitliche Umsetzung	Mittelfristig
Zuständigkeit	FIFA, Zoo
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Haftungs- und Sicherheitsgründe, Eigenbedarf FIFA

32 Neue Zufahrt Zoo ab Tobelhofstrasse	
Beschreibung	<p>Der Zoo Zürich wird über eine neue Zufahrtsstrasse von der Tobelhofstrasse her durch den Wald erschlossen. Damit wird die Zufahrt zum Zoo von der Quartierzufahrt entflochten, die weiterhin via Zürichbergstrasse verläuft. Zur kompletten Entflechtung ist die Aufhebung der Parkplätze in der Zürichbergstrasse erforderlich.</p> 
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> </ul>
Widerspruch Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> </ul>
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entflechtung Verkehr Zürichbergstrasse</li> <li>▪ Entschärfung Knoten Dreiwiesen-/Krähbühl-/Zürichbergstrasse</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eingriff in Wald (Rodung gemäss Waldgesetz nur als Ausnahmebewilligung zugelassen)</li> <li>▪ Erstellungskosten Neubau Strasse und neuer Knoten beim Anschluss an die Tobelhofstrasse</li> <li>▪ Zunahme Parksuchverkehr infolge Aufhebung PP Zürichbergstr.</li> </ul>
Aufwand / Wirkung	

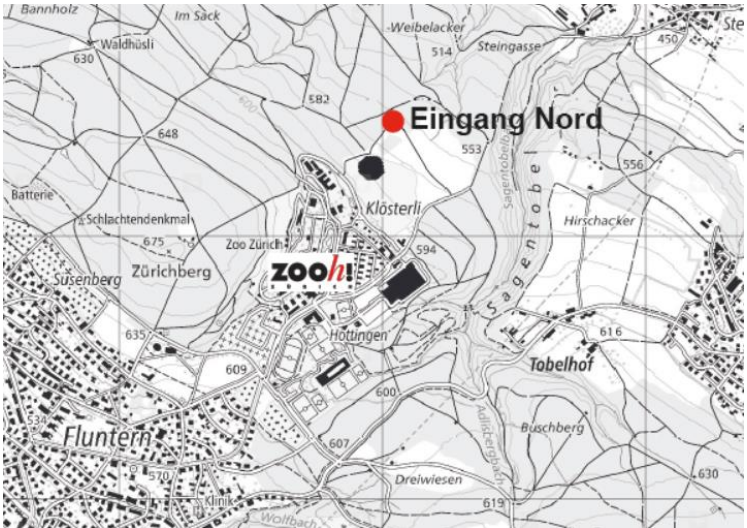
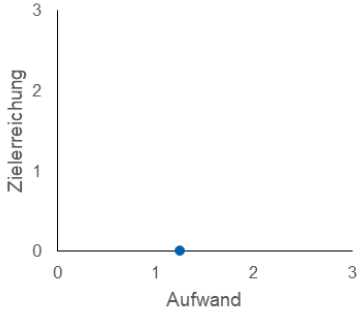
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Neue Linienführung Buslinie 751»: allenfalls Führung via neuer Strasse zur direkten Anbindung Haupteingang Zoo anstelle via Dreiwiesenstrasse</li> <li>▪ Massnahme «Bündelung Parkierung in einem Parkhaus»: mit Zielzustand kein Bedarf nach einer neuen Zufahrtsstrasse, da der Verkehrsablauf infolge Parkierungsanlage und Umgestaltung Zürichbergstrasse gewährleistet ist</li> <li>▪ Zur kompletten Verlagerung des Besucherverkehrs zum Zoo auf die neue Zufahrt wäre die Aufhebung der Strassenparkierung in der Zürichbergstrasse Nord erforderlich</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Hürden für Bewilligung Strasse innerhalb Waldgebiet</li> <li>▪ Verfahrensrisiken</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Langfristig
Zuständigkeit	Kanton, Stadt
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Bewilligungsfähigkeit nicht vorhanden

<p><b>33</b></p>	<p><b>Grossräumige Sperrung an Spitzentagen</b></p>
<p>Beschreibung</p>	<p>Sobald das Parkplatzangebot im Bereich Zoo vollständig belegt ist, wird die Zufahrt ins Gebiet Zoo bereits ab Toblerplatz gesperrt. Damit wird verhindert, dass der MIV trotz vollen Parkplätzen bis unmittelbar zum Zoo hinauffährt.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtstädtische Strategien umsetzen</li> </ul>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Frühzeitiges Abfangen der Zoobesuchenden bei vollen Parkplätzen</li> <li>▪ Entspannung der Rückstausituation am Knoten Zürichberg-/Krähbühlstrasse</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Führt zu Stauraumverlagerung nach Vorderberg/Toblerplatz und zu ungleich grösseren negativen Auswirkungen</li> <li>▪ Schwierige Durchsetzung</li> <li>▪ Strassenklassierung im Widerspruch zur Sperre</li> <li>▪ Je grösser der Sperrbereich, desto mehr Unbeteiligte von der Massnahme betroffen</li> <li>▪ Wesentlicher Nachteil für Quartierbewohnende und andere Nutzungen (Hotel, FIFA, ASVZ-Zentrum, usw.)</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	



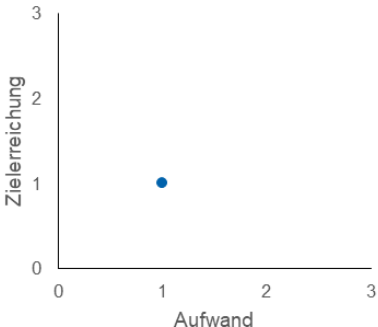
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme «Einbindung ins städtische Parkleitsystem»</li> <li>▪ Massnahme «Park+Ride Hohe Promenade»</li> </ul>
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Von DAV 2019 geprüft und verworfen</li> <li>▪ Risiko von Verkehrsverlagerungen auf untergeordnete Strassen</li> </ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Überwiegende Nachteile, geringe Akzeptanz

**Fuss-/Veloverkehrsmassnahmen, nicht im Konzept aufgenommen**

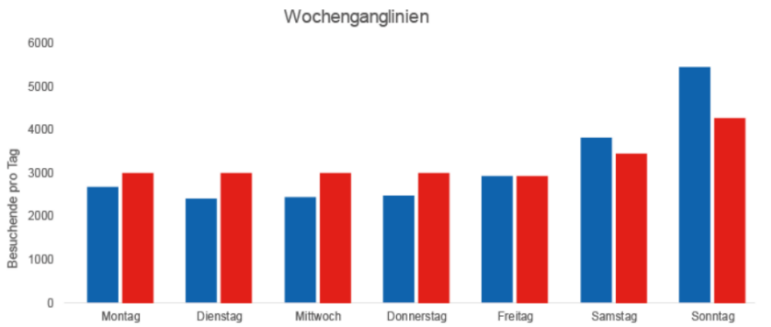
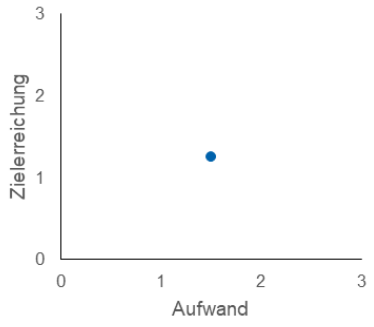
<p><b>34</b></p>	<p><b>Neuer Fussgängerzugang Nord</b></p>
<p>Beschreibung</p>	<p>Mit der Erweiterung der Lewa-Savanne rückt der Zoo stärker nach Norden. Im Bereich der Savanne wird ein neuer Zugang erstellt. Der Eingang verbindet als Wanderroute den Zoo mit Stettbach und dem Wanderwegnetz im Bereich Sagentobel.</p> 
<p>Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kombination Wanderung / Zoo</li> <li>▪ Anbindung Zoo im Freizeitfussverkehrsnetz</li> <li>▪ Öffnung nach Norden</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neuer Eingang mit Kasse erforderlich, Kassenbetrieb kostenintensiv</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	
Status / Realisierbarkeit / Risiko	Risiko geringes Nachfragepotential
Zeitliche Umsetzung	Mittelfristig
Zuständigkeit	Zoo
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Zu geringes Nachfragepotential, Erstellung Eingang mit Kasse sowie Kassenbetrieb kostenintensiv

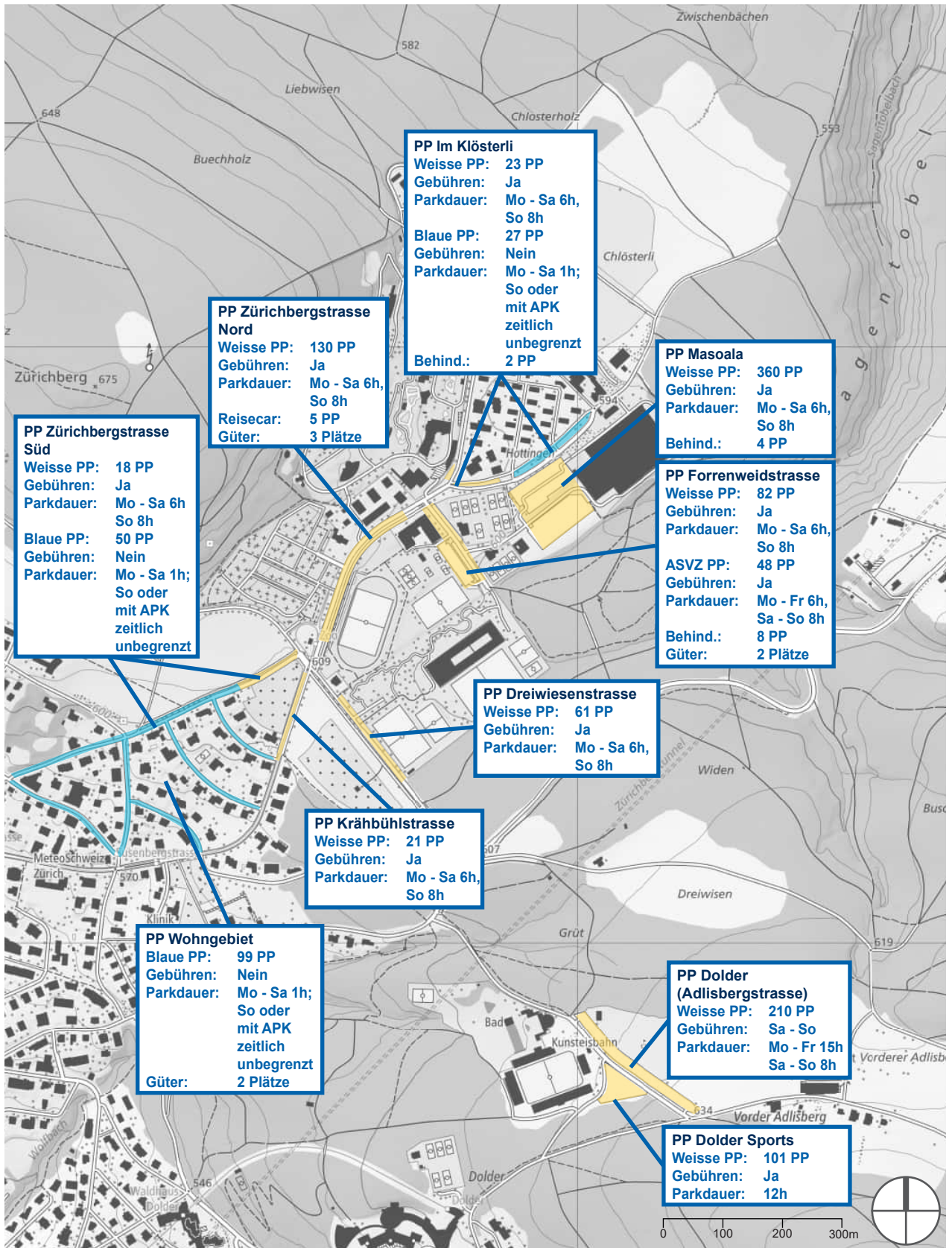
**Diverse, nicht im Konzept aufgenommen**

<p><b>35</b>      <b>Hauptverkehrsachsen schützen</b></p> <p>Beschreibung</p>	<p>Die Anwohnerschaft an den Hauptverkehrsachsen in Richtung Zoo sollen besser geschützt werden, z.B. durch die Einführung von Tempo 30.</p>  <p>(Letzigraben T30)</p>
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> </ul>
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<p>-</p>
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kostengünstige und wirksame Massnahme zur Reduktion der Lärmbelastung</li> </ul>
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mögliche Fahrzeitverluste für öV</li> </ul>
<p>Aufwand / Wirkung</p>	

Abhängigkeiten	
Status / Realisierbarkeit / Risiko	Strassenlärmsanierung durch Temporeduktion ist bereits Teil der städtischen Planung (Stadtverkehr 2025)
Zeitliche Umsetzung	Kurz-bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt
Schlussfolgerung	Nicht im Verkehrskonzept Zoo aufnehmen: Wird mit separatem städtischen Projekt weiterverfolgt (Strassenlärmsanierung durch Temporeduktion)

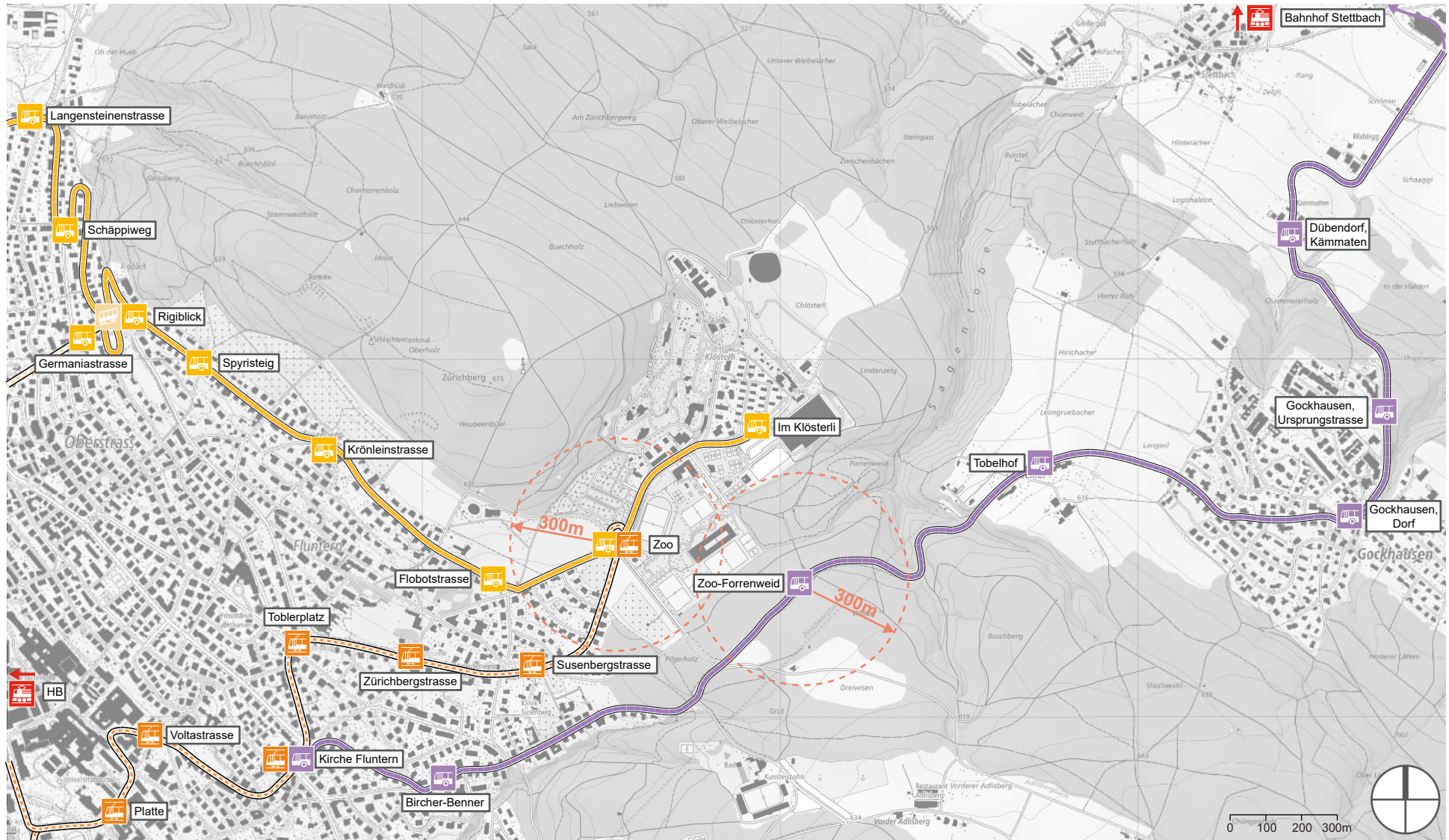
36 Kontingent Besucherzahlen																									
<p>Beschreibung</p>	<p>Damit an den Spitzentagen nur so viele Besuchende in den Zoo kommen, wie es das Verkehrssystem zulässt, wird ein Besucherkontingent eingeführt. Die Besucherzahl leitet sich ab aus der Parkplatzkapazität der Parkplätze im Bereich Zoo und dem Modalsplit. Dieses System ist heute vor allem bei Topdestinationen im Tourismus üblich (Jungfrauoch, Alhambra), bei Anlagen im Bereich der Alltagsmobilität unüblich.</p>  <table border="1" data-bbox="566 604 1340 929"> <caption>Wochenganglinien</caption> <thead> <tr> <th>Tag</th> <th>Besuchende pro Tag (Baseline)</th> <th>Besuchende pro Tag (Kontingent)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Montag</td> <td>~2700</td> <td>~3000</td> </tr> <tr> <td>Dienstag</td> <td>~2400</td> <td>~3000</td> </tr> <tr> <td>Mittwoch</td> <td>~2400</td> <td>~3000</td> </tr> <tr> <td>Donnerstag</td> <td>~2400</td> <td>~3000</td> </tr> <tr> <td>Freitag</td> <td>~2900</td> <td>~2900</td> </tr> <tr> <td>Samstag</td> <td>~3800</td> <td>~3400</td> </tr> <tr> <td>Sonntag</td> <td>~5400</td> <td>~4200</td> </tr> </tbody> </table>	Tag	Besuchende pro Tag (Baseline)	Besuchende pro Tag (Kontingent)	Montag	~2700	~3000	Dienstag	~2400	~3000	Mittwoch	~2400	~3000	Donnerstag	~2400	~3000	Freitag	~2900	~2900	Samstag	~3800	~3400	Sonntag	~5400	~4200
Tag	Besuchende pro Tag (Baseline)	Besuchende pro Tag (Kontingent)																							
Montag	~2700	~3000																							
Dienstag	~2400	~3000																							
Mittwoch	~2400	~3000																							
Donnerstag	~2400	~3000																							
Freitag	~2900	~2900																							
Samstag	~3800	~3400																							
Sonntag	~5400	~4200																							
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belastung Quartier reduzieren</li> <li>▪ Infrastrukturen besser nutzen</li> </ul>																								
<p>Widerspruch Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV nachfrageorientiert ausbauen</li> </ul>																								
<p>Vorteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Funktionierendes Konzept für Betriebsablauf</li> <li>▪ Keine Verkehrsüberlastung</li> <li>▪ Verschiebung Besucherströme auf schwächere Tage</li> </ul>																								
<p>Nachteile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion der Einnahmen Zoo</li> <li>▪ Keine Differenzierung bezüglich Verkehrsmittelwahl (Personen, die mit dem öV anreisen, sind de facto nicht relevant für die Begrenzung)</li> </ul>																								
<p>Aufwand / Wirkung</p>																									

Abhängigkeiten	Massnahme «Steuerung der Nachfrage»
Status / Realisierbarkeit / Risiko	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Akzeptanz Besuchende</li><li>▪ Geringere Einnahmen für Zoo</li></ul>
Zeitliche Umsetzung	Kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Zoo
Schlussfolgerung	Nicht weiterverfolgen: Keine Differenzierung bezüglich Verkehrsmittelwahl (Personen, die mit dem öV anreisen, sind de facto nicht relevant für die Belastung im Quartier)



Blaue Zone PP  
 Weisse PP





- Tram 5 & 6
- Seilbahn Rigiblick
- Buslinie 39
- Buslinie 751
- Bahnhof