



Stadt Zürich

Beilage zu STRB Nr. 754/2018

STADTVERKEHR 2025

BERICHT 2017

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

IMPRESSUM

Herausgeberin

Stadt Zürich
Stadtrat
Postfach, 8022 Zürich

Tel. 044 412 27 22

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

Beschlossen vom Stadtrat am 5. September 2018

Auflage

500 Exemplare, gedruckt auf RecyStar Polar

Redaktionelle Bearbeitung

Tiefbauamt

Druck

Print-Shop, Zürich

Lektorat

Daniel Zünd, Rebstein

Gestaltungskonzept

dreh gmbh, Zürich

Satz und Layout

anstalt.ch, Zürich

Fotografie

siehe Bildlegenden
Umschlag: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Am Bericht beteiligte Stellen

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

INHALT

VORWORT	5
IM FOKUS	6
ZIELERREICHUNG	8
Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	8
Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern	10
Kapazität für den MIV nicht erhöhen	13
2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	15
Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	16
Qualität des öffentlichen Raums steigern	20
Fazit Zielerreichung	22
AKTIONSPLAN UND FORTSCHRITT 2017	24
FAZIT UND AUSBLICK	32
Massnahmen des Aktionsplans	34

BEILAGE ZUM BERICHT

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

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025



Stadtrat Richard Wolff
Foto: Pressedienst

VORWORT

zum sechsten Bericht «Stadtverkehr 2025»

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Die Bevölkerung, die Arbeitsplätze, aber auch die Besucherzahlen in der Stadt Zürich haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Zürich ist als Wohn- wie auch als Wirtschaftsstandort attraktiv. Dies ist keine Selbstverständlichkeit, sondern Ergebnis einer konsequenten Planung und Politik der letzten Jahrzehnte. Eine gute Erreichbarkeit, vielfältige Quartiere und hochwertig gestaltete Stadträume sind wichtige Faktoren für die Bevölkerung und die Lebensqualität.

Alle Prognosen deuten darauf hin, dass das Wachstum anhalten wird. Dies ist auch raumplanerisch so gewollt und im kantonalen Richtplan festgeschrieben. Je nach Szenario dürfte die Einwohnerzahl bis 2035 um weitere 80 000 Personen zunehmen. Diese Entwicklung stellt die Stadt- und Verkehrsplanung vor neue Herausforderungen. Es braucht eine Mobilitätsplanung, die mit den anderen Bereichen der Stadtplanung sehr gut koordiniert und breit abgestützt ist. Ich bin daher froh, dass die Stadt Zürich mit «Stadtverkehr 2025» eine departementsübergreifende Mobilitätsstrategie besitzt, die auf raumeffiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel setzt und klare Zielvorgaben macht. Die Belastungen der Bevölkerung durch den Verkehr sollen reduziert und die Stadträume aufgewertet werden.

Die jährliche Überprüfung im Rahmen des Berichts «Stadtverkehr 2025» zeigt, dass die aktuellen Entwicklungen mehrheitlich in die angestrebte Richtung einer stadtverträglichen Mobilität weisen. Wege werden zunehmend zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Die absolute Anzahl Wege durch den motorisierten Individualverkehr bleibt trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum konstant.

Im Bereich der Lärm- und Schadstoffbelastung ist ebenfalls eine positive Tendenz erkennbar. Die jüngsten Entscheidung der Bundesgerichte stützen das Konzept der Stadt Zürich, die Bevölkerung mit reduzierten Geschwindigkeiten vor Lärm zu schützen. Die Belastungen sind jedoch nach wie vor zu hoch und weitere Anstrengungen sind erforderlich.

Sorge bereitet mir insbesondere die Verkehrssicherheit. Die Unfälle von Velofahrenden haben massiv zugenommen. Hier brauchen wir neue Ideen und griffige Massnahmen. Die Umsetzung des Masterplans Velo harzt aber nicht nur im Bereich der Verkehrssicherheit. Auch bezüglich Durchgängigkeit der Velorouten gibt es noch viel zu tun. Im begrenzten Strassenraum lassen sich nicht überall Veloinfrastrukturen realisieren. Die Veloförderung darf nicht zulasten des öffentlichen Verkehrs, der das Rückgrat des Verkehrssystems in Zürich bildet, oder gar des Fussverkehrs gehen. In einer dichten Stadt sind Fussgänger und Aufenthaltsqualität massgebliche Elemente und ihre Bedürfnisse prioritär zu berücksichtigen.

In einer zunehmend dichter werdenden Stadt ist der öffentliche Raum beschränkt und die Nutzungsanforderungen vielfältig. Der Konkurrenzkampf um jeden Quadratmeter wird weiter zunehmen. Dies erfordert neue Lösungsansätze sowie ein Miteinander statt ein Gegeneinander. Eine Addition der Nutzungsansprüche ist im begrenzten öffentlichen Raum nicht möglich. Und es braucht eine Förderung der effizienten, flächensparenden und umweltschonenden Verkehrsmittel mit hoher Leistungsfähigkeit. «Stadtverkehr 2025» ist keine Strategie gegen das Auto, sondern für eine stadtverträgliche Mobilität und somit für einen attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort Zürich.

Stadtrat Richard Wolff
Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

IM FOKUS

Pluspunkte des öffentlichen Verkehrs erhalten

Nach der Inbetriebnahme des Trams Zürich-West im Jahr 2011 konnten die VBZ beim Ausbau ihres Liniennetzes einen weiteren Meilenstein setzen. Seit Ende 2017 fährt mit der Linie 8 ein Tram über die Hardbrücke und weiter bis zum Hardturm. Am anderen Liniende erreicht das 8er-Tram nun den Klusplatz via Bellevue und Bahnhof Stadelhofen. So ist der Bahnhof Hardbrücke optimal mit dem Tramnetz verknüpft, und die Stadtkreise vier und fünf sind enger miteinander verbunden. Zudem wird mit dieser ersten Tramtangente über das SBB-Gleisfeld das Gebiet rund um den Hauptbahnhof entlastet.

Ebenfalls mit dem Fahrplanwechsel nahmen die VBZ die verlängerte Linie 31 in Betrieb, die den Witikerinnen und Witikern die schon lange geforderte direkte Verbindung ins Zentrum bringt. Die Linie 31 verkehrt ab Hegibachplatz via Klusplatz bis Kienastewies, die Linie 34 wurde indes aufgehoben. Der Verkehr auf dieser Linie funktioniert noch nicht wie geplant und muss sich im Alltag einpendeln. Sicherlich wird diese wichtige Ost-West-Verbindung der VBZ attraktiver, wenn entlang der Linie Busspuren entstehen.

Ein weiteres langjähriges Projekt, die Verlängerung der Buslinien 70, 184 und 185 zum Bahnhof Wollishofen, ist einen Schritt weitergekommen. Über die Wendeschleife und die Haltestellen konnten sich die beteiligten städtischen Stellen mit den SBB einigen. Die Inbetriebnahme kann voraussichtlich im Dezember 2018 erfolgen.

Der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich soll bis 2030 weitgehend elektrisch betrieben werden, getreu den VBZ-Zielen und im Sinne der 2000-Watt-Gesellschaft. Die VBZ sammeln mit einem gemieteten Batteriebus Erfahrungen, die als Planungsgrundlage für den weiteren Einsatz von batteriebetriebenen Elektrobussen dienen. Bei den stark frequentierten Buslinien 69 und 80 hat inzwischen auch der ZVV bestätigt, dass eine Umstellung auf Trolleybus-Betrieb die ökonomisch und ökologisch sinnvollste Lösung ist. Grundlage dafür bildet der *SwissTrolley plus*, der mit integrierter Batterie auch grössere Abschnitte ohne Fahrleitung bewältigen kann. Mit der Umstellung der Linien 69 und 80 kann rund ein Viertel der Emissionen aus städtischen Dieselnissen eingespart werden.

Weiterhin erfreut sich der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich grosser Beliebtheit. Im Jahr 2017 beförderten die VBZ insgesamt 325,2 Millionen Fahrgäste und damit 0,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Gleichzeitig ist auch die Bevölkerung um gut 7500 Personen gewachsen. Die Trams verkehrten in über

90 Prozent der Fälle pünktlich, während es auf den Buslinien wegen der fehlenden Eigentrasse zunehmend schwieriger wird, den Fahrplan einzuhalten – eine Entwicklung, die es auch in Zukunft zu beobachten gilt. Derzeit werden jedoch mehrere Busspuren projektiert, die dazu beitragen können, die Pünktlichkeit zu verbessern.

Der hohe Stellenwert des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich zeigt sich auch beim Modalsplit. 41 Prozent aller Wege werden mit dem ÖV und 26 Prozent zu Fuss zurückgelegt, der Rest mit dem motorisierten Individualverkehr (25 Prozent) oder mit dem Fahrrad (8 Prozent). Die gezielte Förderung und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist unabdingbar für eine qualitativ hochwertige Stadtentwicklung. Zum Nutzen des öffentlichen Verkehrs haben die drei grossen Immobilienverbände (HEV, VZI, SVIT) im Raum Zürich eine Studie zum Wohnungsmarkt veröffentlicht. Diese bestätigt bisherige Erkenntnisse, wonach die wichtigsten Eigenschaften attraktiver Wohnungen die Lage, der Preis und die Grösse der Wohnung sind. Bei den Lagemerkmalen steht sowohl in der Stadt wie auch im Wirtschaftsraum Zürich die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr an erster Stelle. Diesen auszubauen und damit dem Wachstum der Bevölkerung zu begegnen, muss auch in Zukunft das Ziel der Stadt Zürich sein.



Stadtrat Michael Baumer
Vorsteher Departement der Industriellen
Betriebe
Foto: Pressedienst

Der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich ist erfolgreich. Die wachsende Stadt stellt aber auch den ÖV vor Herausforderungen. Gemäss Prognosen nehmen Arbeitsplätze und Wohnbevölkerung in den kommenden Jahren um bis 20 Prozent zu. Nur wenn der ÖV den entstehenden Mehrverkehr übernimmt, können wir die Mobilität auch morgen noch bewältigen. Das führt dazu, dass die VBZ im Jahr 2030 100 Millionen mehr Fahrgäste werden befördern müssen als heute. Dafür müssen wir das Tram- und Busnetz ausbauen – durch neue oder verlängerte Bus- und Tramlinien wie in Affoltern, Wollishofen oder nach Schlieren. Damit verbessern wir auch die Anbindung ans überregionale ÖV-Netz.

Einer der grossen Erfolgsfaktoren des öffentlichen Verkehrs sind die kurzen Reisezeiten und die Pünktlichkeit. Diese Pluspunkte müssen wir unbedingt erhalten. Der öffentliche Verkehr darf nicht langsamer werden. Das zwingt uns, kreativ mit dem beschränkten Raum umzugehen und auch die modernste Technik zu nutzen, z. B. mit elektronischen Busspuren oder mit intelligenter Verkehrssteuerung an Knotenpunkten, für das rasche Vorwärtskommen von Tram und Bus. Oder mit dem *SwissTrolley plus*, der längere Abschnitte im Batteriemodus befahren kann und dank eines selbstlernenden Energiemanagements bis 15 Prozent weniger Energie verbraucht. Solche Projekte kommen aber nur dank der guten Zusammenarbeit von öffentlicher Hand, Forschung und Wirtschaft zustande. Nutzen wir dies für einen starken ÖV auch in der Zukunft.

ZIELERREICHUNG

Wo stehen wir heute?

Ausgewählte Indikatoren bilden die Entwicklung von «Stadtverkehr 2025» ab, bezogen auf die gesetzten Ziele. Ausgangspunkt der jährlichen Berichterstattung ist das Jahr 2012, in dem die neuen Vorgaben zum Verkehr in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quinquies} und 124) in Kraft traten und «Stadtverkehr 2025» gestartet wurde.



Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

1 Städtische Verkehrsentwicklung

Die bisherigen Entwicklungen setzten sich auch 2017 fort: Die Velofrequenzen steigen nach witterungsbedingter Stagnation wieder an. Die anderen Verkehrsmittel verändern sich nur wenig. Im Tram- und Busverkehr findet ein geringes Wachstum auf hohem Niveau statt. Insgesamt verzeichneten die VBZ 2017 knapp 631 Mio. Personenkilometer auf Stadtgebiet (plus 0,3 Prozent) resp. 325,2 Mio. Fahrgäste (plus 0,4 Prozent).

2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung wählten 2015 vorrangig und regelmässig den ÖV, sei es ausschliesslich (47 Prozent) oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (29 Prozent). Das Auto und das Velo werden von etwa einem Viertel regelmässig (d.h. mindestens zweimal wöchentlich) genutzt.

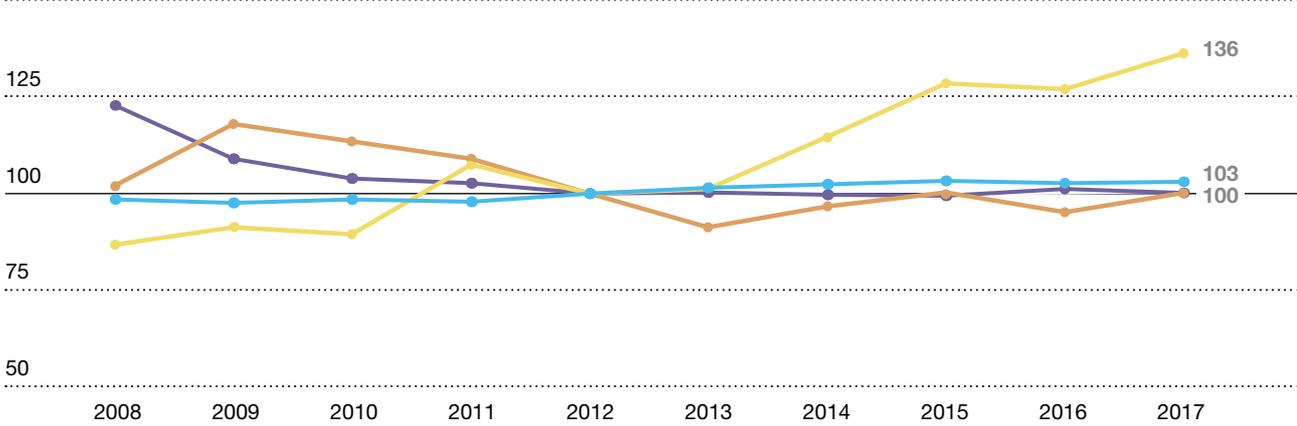
3 Modalsplit

2015 lag der Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs an den auf Stadtgebiet zurückgelegten Wegen (Hauptverkehrsmittel) insgesamt bei 75 Prozent, womit sich dieser Anteil gegenüber dem Jahr 2000 kontinuierlich erhöht hat. Den höchsten Anteil hat der ÖV mit 41 Prozent. Erstmals lag der Anteil des Fussverkehrs mit 26 Prozent knapp höher als derjenige des motorisierten Individualverkehrs, der in den letzten Jahren fortwährend abnahm und nun bei einem Viertel liegt. Der Veloverkehr konnte seine Anteile von 4 auf 8 Prozent verdoppeln.

1 Städtische Verkehrsentwicklung

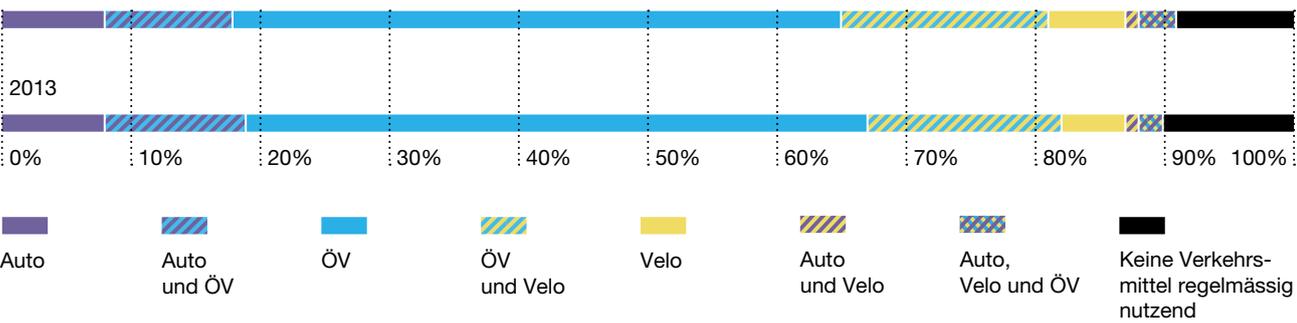
Fussverkehr Veloverkehr Öffentlicher Verkehr Motorisierter Individualverkehr

Indexpunkte (Basisjahr 2012 = 100 Punkte)



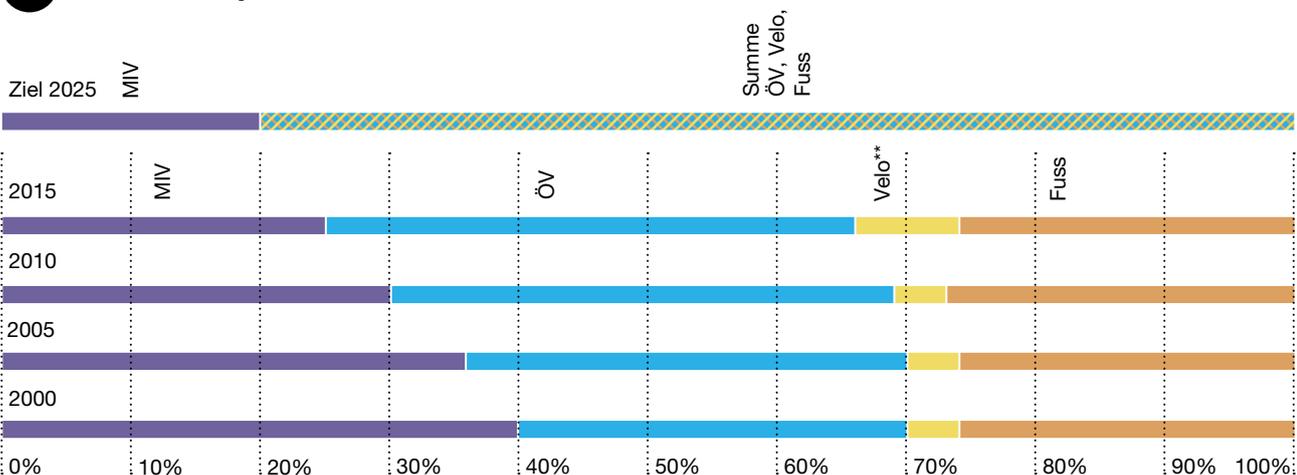
2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln *

Im Jahr
2015



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

3 Modalsplit*



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

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



Angebot und Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verbessern

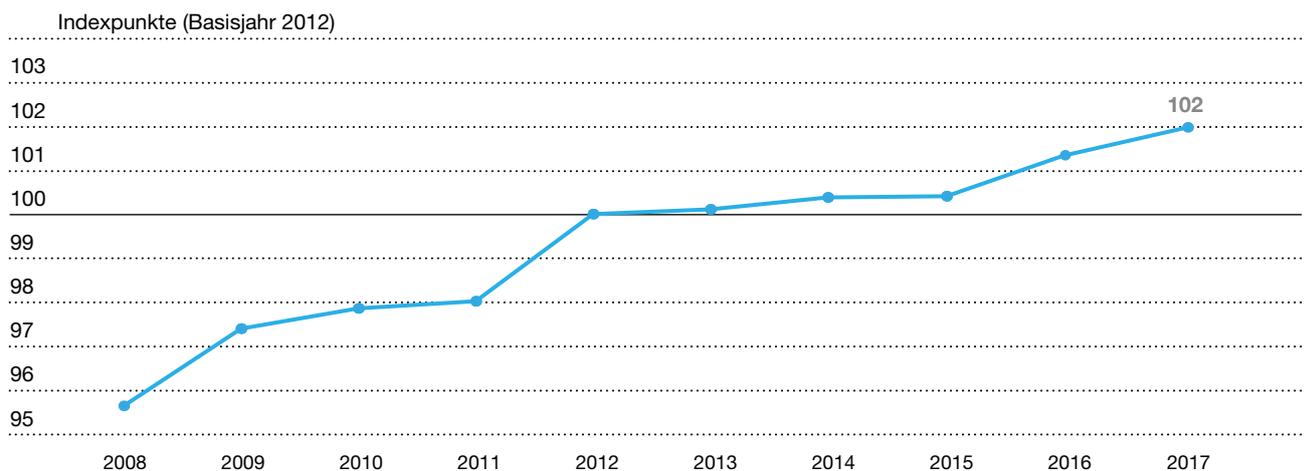
4 ÖV-Angebot

Die angebotenen Kurskilometer von Tram- und Buslinien in der Stadt haben sich wiederum leicht erhöht. Die Änderungen des grossen Fahrplanwechsels im Dezember 2017 schlagen sich erst im Betriebsjahr 2018 nieder. Dies gilt u. a. auch für die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke.

5 Pünktlichkeit des ÖV

Mehr als fünf von sechs Fahrgästen erreichten im vergangenen Jahr pünktlich ihre Zielhaltestelle, das heisst spätestens zwei Minuten nach der geplanten Ankunftszeit. Die Verspätungen auf den Trolleybuslinien nahmen jedoch stark zu.

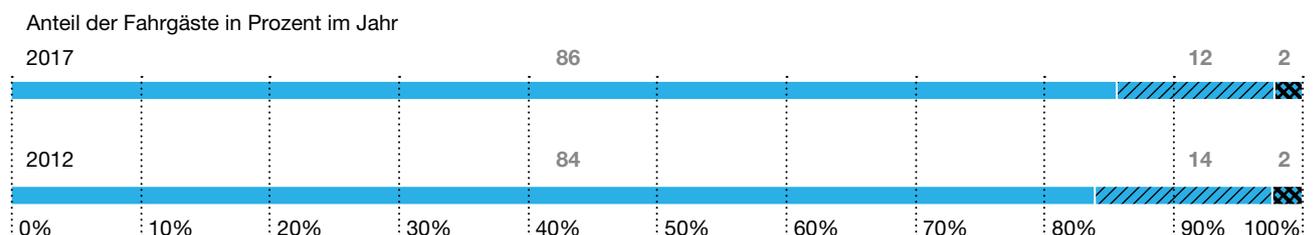
4 ÖV-Angebot



Effektive Betriebsleistung Stadtgebiet 2017:
24,7 Mio. gefahrene Kurskilometer

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

5 Pünktlichkeit des ÖV



■ pünktlich
 verspätet
 mehr als 5 Minuten verspätet

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



6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

	Seit 2012	Im Jahr 2017	
Neue Fusswege	7,4 km	2,5 km	Imbisbühlstrasse (stellenweise Verbreiterung Trottoir, 1 km) Winzerstrasse (Verbreiterung Trottoir, 0,8 km) Parking (Aufwertung mit Baumreihen, 0,7 km)
Neu gestaltete Plätze / aufgewertete Quartierzentren	34	7	Allmendstrasse (Aufwertung Quartierzentrum Manegg und Bahnhof Leimbach) Central (Aufwertung Innenstadt) Hardplatz und Bahnhof Hardbrücke (Aufwertung Zentrumsgebiet Hard/Letzi) Max-Frisch-Platz (Aufwertung Quartierzentrum Oerlikon) Mutschellenstrasse (Aufwertung Quartierzentrum Morgental) Stauffacher (Aufwertung Innenstadt) Stettbachstrasse/Stettbachweg (Aufwertung Quartierzentrum Schwamendingen)
Neue Begegnungszonen	38	5	Elfenweg Hegnauweg Honigstrasse Immenweg Stettbachweg

Details siehe Beilage zum Bericht.



Neu gestalteter Hardplatz. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

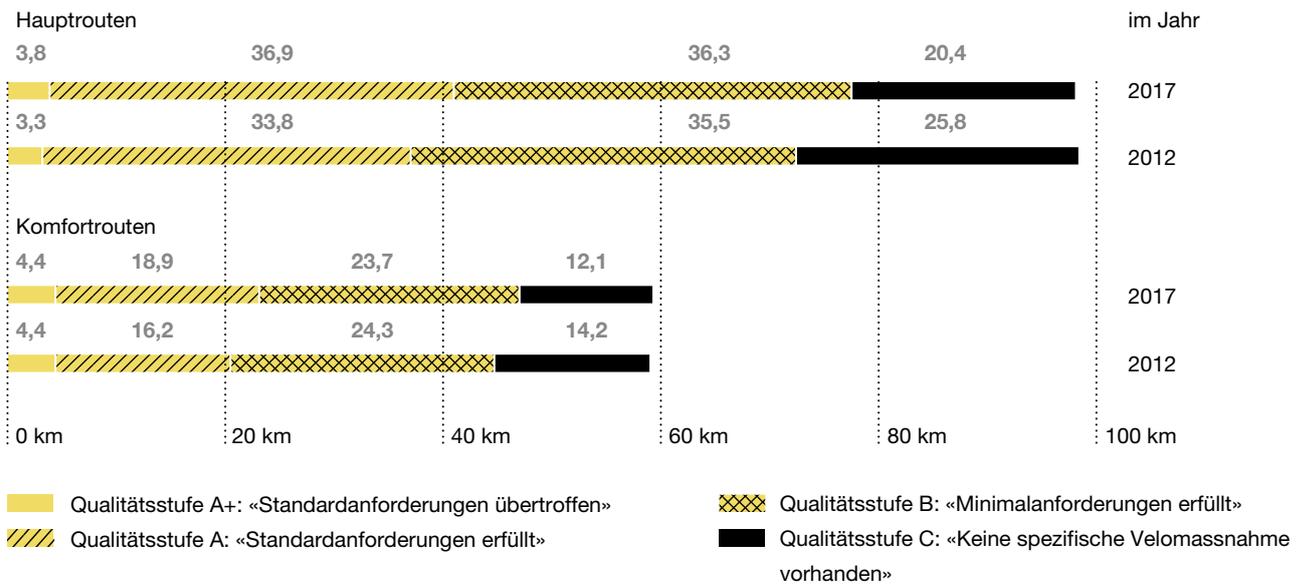
7 Qualität des Haupt- und des Komfort- routennetzes für den Veloverkehr

Im Hauptroutennetz konnten bisher Lücken von gut 5 km Länge geschlossen werden, sodass noch rund 20 km bis 2025 verbleiben. 77 km erfüllen bereits die Minimalanforderungen der Velostandards. Für das 59 km lange Komfortroutennetz konnten bisher Lücken von mehr als 2 km geschlossen werden. Hier verbleiben noch rund 12 km.

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

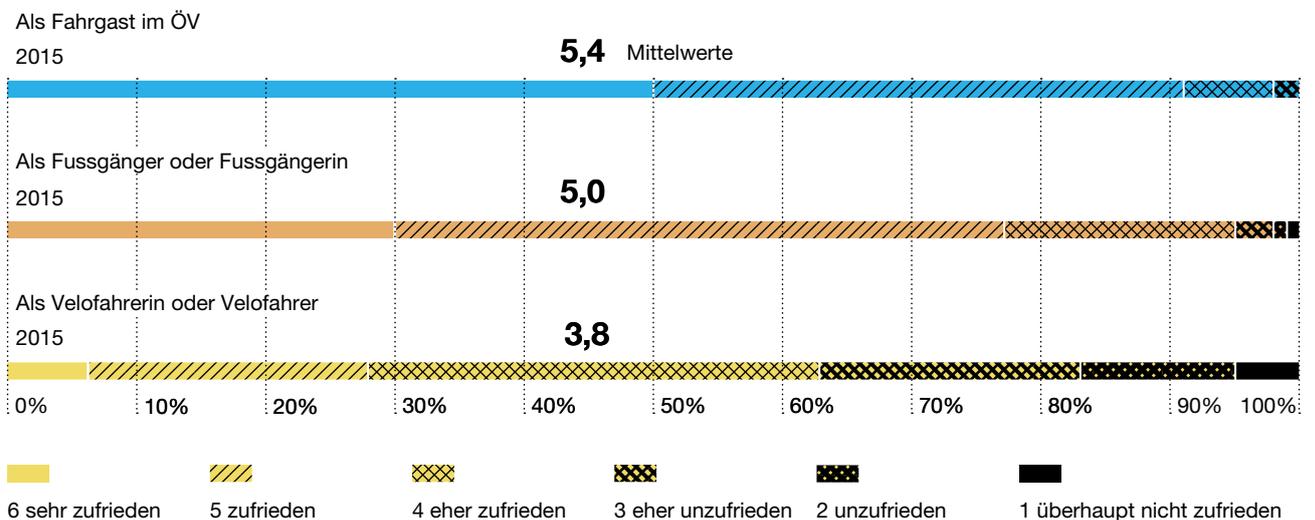
Im Jahr 2015 gab die Bevölkerung dem ÖV die besten Noten: Die Hälfte aller Befragten ist sehr zufrieden, und 98 Prozent sind mindestens «eher zufrieden», wenn sie öffentliche Verkehrsmittel in Zürich nutzen. Ebenfalls gut wird der Fussverkehr bewertet. Der Autoverkehr schnitt mit einer Note 4,0 (Mittelwert) in der gleichen Befragung knapp genügend ab. Das Schlusslicht bildet der Veloverkehr, mit dem rund ein Drittel der Befragten unzufrieden ist.

7 Qualität des Haupt- und des Komfortroutennetzes für den Veloverkehr¹



¹ Eine Detaillierung des Datensatzes aufgrund des neuen regionalen Richtplans (Festsetzung im Juni 2017) reduziert die Gesamtlänge des Hauptroutennetzes um 1 km. Ein Effekt, der nicht mit einer effektiven Veränderung im Netz zusammenhängt. Details siehe Beilage zum Bericht.

8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität *



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



Kapazität für den MIV nicht erhöhen

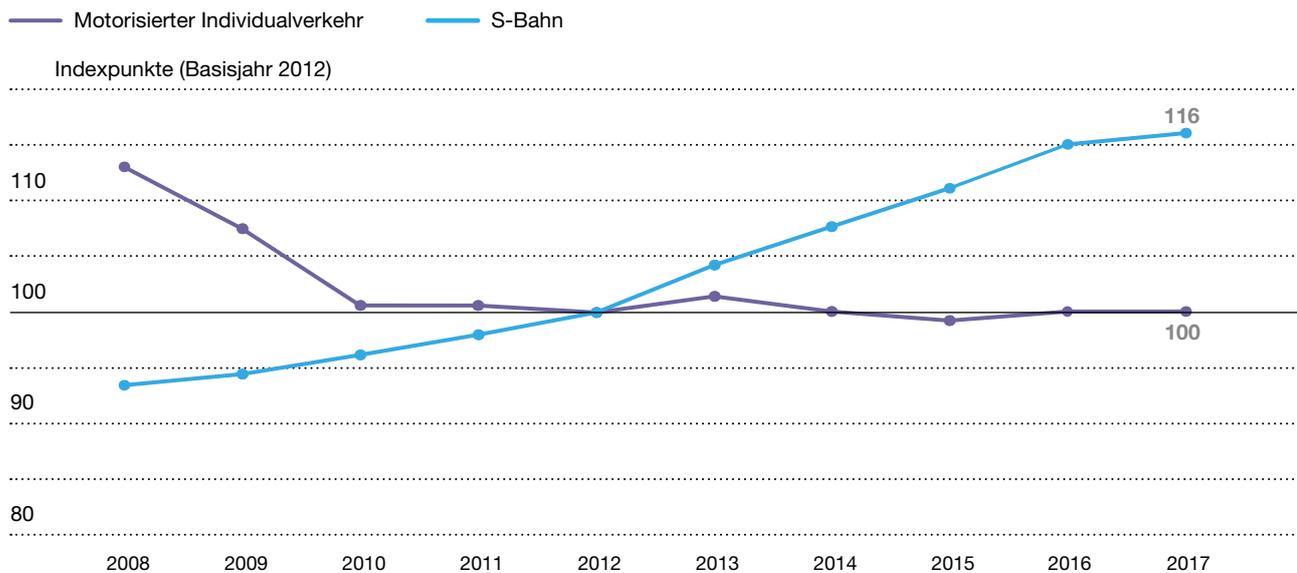
9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Das Verkehrswachstum an der Stadtgrenze wurde weitgehend vom öffentlichen Verkehr aufgefangen: Innerhalb der letzten fünf Jahre stieg dort die Anzahl der S-Bahn-Fahrgäste um 16 Prozent, also jährlich um gut drei Prozent, während sich die Frequenzen des motorisierten Individualverkehrs nicht veränderten.

9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2017 wurden keine Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert, welche die Kapazität des gesamten Strassenverkehrsnetzes für den motorisierten Individualverkehr erhöhen würden.

Verkehrsentwicklung an der Stadtgrenze

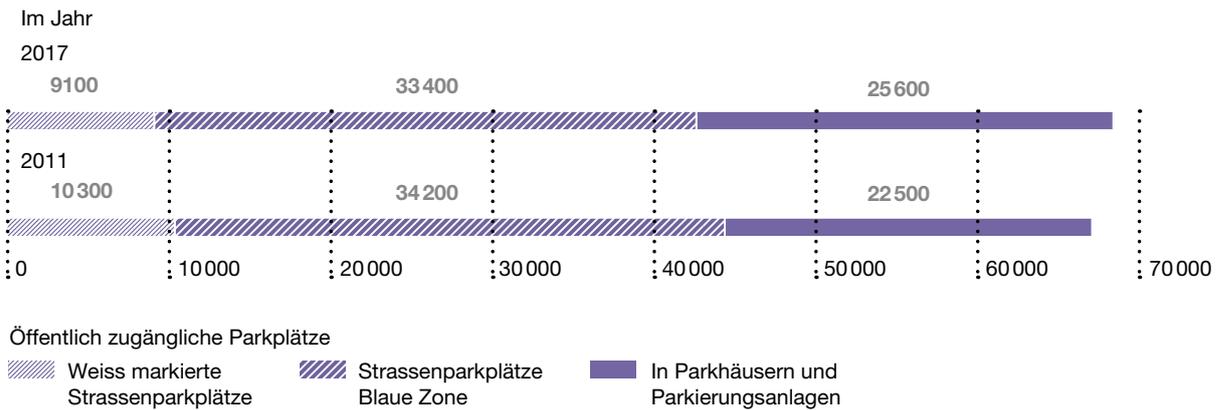


Grundlagen sind automatische Zählungen, Details siehe Beilage zum Bericht.

10 Parkplatzangebot

Die Gesamtzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze ist im Jahr 2017 gegenüber 2011 leicht höher. Die Zunahme liegt primär bei den Parkhäusern und Parkierungsanlagen, z. B. den Parkhäusern Hardturmpark (plus 145 Parkplätze) und City West (plus 67 Parkplätze). Strassenparkplätze in der Blauen Zone werden tendenziell in private Parkgaragen verlagert.

10 Parkplatzangebot



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



Zähringerplatz. Foto: Daniel Sutter



2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

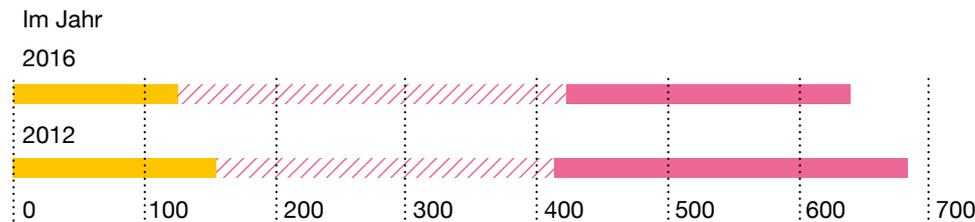
11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Der Primärenergiebedarf im landseitigen Verkehr ist zwischen 2012 und 2016 insgesamt leicht zurückgegangen.

12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Die Treibhausgasemissionen zeigen insgesamt beim landseitigen Verkehr in den Jahren 2012 bis 2016 keine nennenswerten Veränderungen, wobei sich die Anteile zwischen Strom, Diesel und Benzin verändert haben.

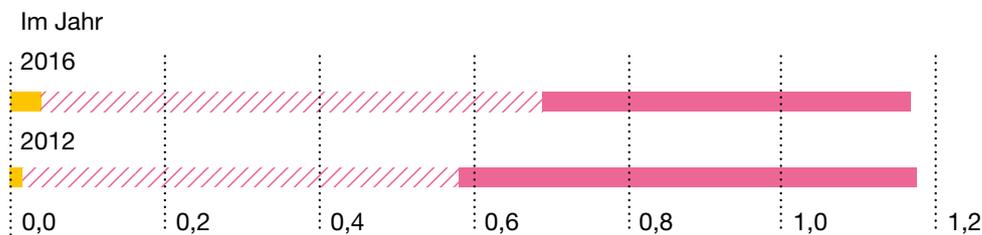
11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr*



Im Verkehr verbrauchte Treibstoffe (Watt/Person/Jahr)



12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr*



Durch den Verkehr verursachte Treibhausgasemissionen (CO₂eq/Person/Jahr)



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



Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

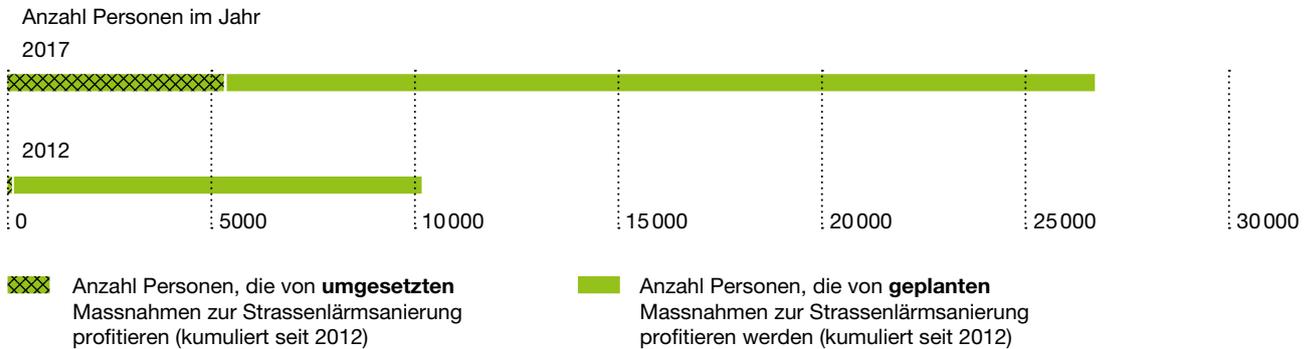
13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

In der Stadt Zürich wohnen etwa 140 000 Personen in Liegenschaften mit übermässigem Strassenlärm. Zum Zweck der Strassenlärmsanierung sind deshalb zahlreiche Geschwindigkeitsreduktionen geplant und beschlossen worden. Von diesen werden knapp 27 000 Personen profitieren können.

Im vergangenen Jahr entzog das Bundesgericht den Beschwerden gegen Tempo 30 die aufschiebende Wirkung. Deshalb wurden jene Tempo-30-Strecken umgesetzt, bei

denen keine baulichen Massnahmen notwendig sind – z. B. an der Schaufelbergerstrasse und an der Hegibachstrasse. Daher konnten bis Ende 2017 mehr als 5 000 Personen von den geplanten Strassenlärmsanierungsmassnahmen profitieren. Ende März 2018 wies das Bundesgericht die Beschwerden vollumfänglich ab. Die Realisierung jener Abschnitte, bei denen bauliche Anpassungen vorgesehen sind, ist mittlerweile eingeleitet.

13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion



Die Zahl der Personen, die von der Einführung von Tempo 30 profitieren, hat zwischen 2012 und 2017 zugenommen. Einerseits aufgrund der Aufnahme weiterer Strassenabschnitte, andererseits wegen der Zunahme der Wohnbevölkerung (Neubauten, Bevölkerungswachstum).

Details siehe Beilage zum Bericht.



Geplante Temporeduktionen

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

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Die konstante leichte Reduktion der NO₂-Belastung seit 2009 an der gewählten Messstation bestätigt sich auch 2017. Der an diesem Standort (Wohnquartier im Stadtzentrum an einer mässig befahrenen Strasse) gemessene Wert liegt noch immer knapp über dem in der Luftreinhalteverordnung festgelegten Grenzwert von 30 µg/m³.

Bei den NO_x-Emissionen verursacht der MIV einen Anteil von etwa 45 Prozent. Die Feuerung in Haushalten ist zusammen mit der Industrie und dem Gewerbe (inkl. Baugewerbe) für gut die Hälfte der Emissionen verantwortlich.

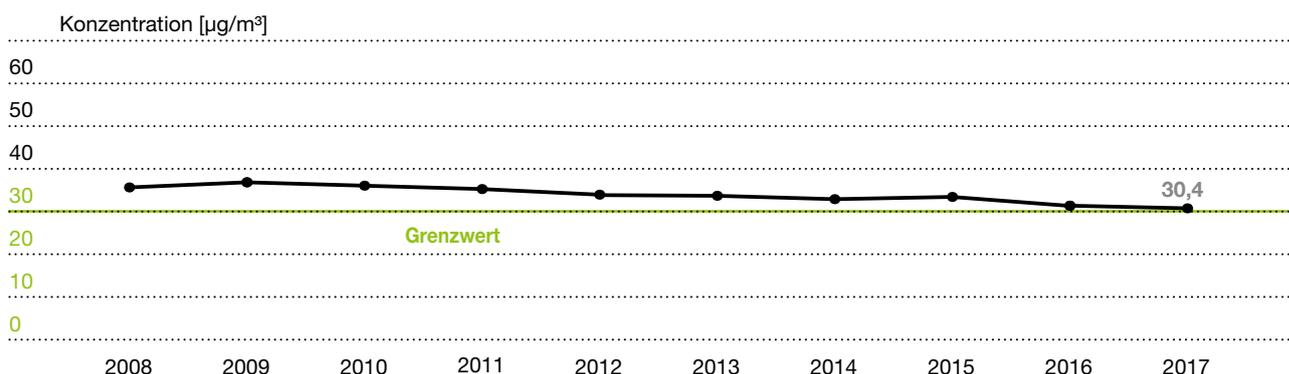
15 Verkehrssicherheit

Die Gesamtanzahl verunfallter Personen bei polizeilich registrierten Verkehrsunfällen nahm seit 2012 insgesamt zu (1419 Personen im Jahr 2017). Nach wie vor werden beim MIV am meisten Verunfallte registriert. Beim Veloverkehr nimmt die Anzahl der Verunfallten seit mehreren Jahren zu und lag im Jahr 2017 gegenüber 2012 bei 159 Indexpunkten (rund 470 Personen). Auffällig war letztes Jahr, dass sich auf dem Velo 110 Personen schwer verletztten – knapp die Hälfte aller Schwerverletzten und zugleich so viele wie noch nie seit Beginn der Messungen. Auch beim Fussverkehr stieg die Zahl der Verunfallten erneut leicht an. Die starken Schwankungen im ÖV sind mit dem tiefen Niveau zu erklären.

16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit

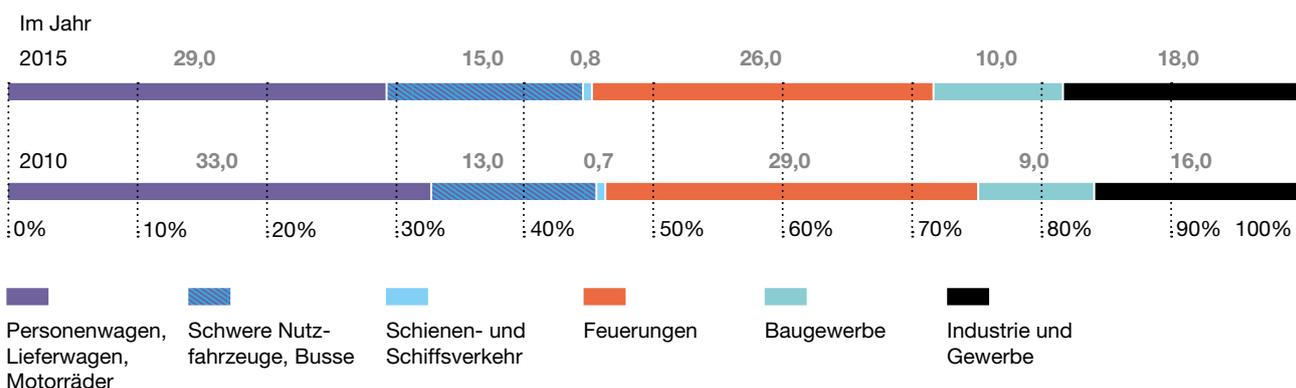
Die Verkehrssicherheit im Quartier erhielt von der Bevölkerung im Jahr 2015, wie auch schon in der Befragung 2011, insgesamt gute Noten.

14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



Messstation Stampfenbachstrasse, Details siehe Beilage zum Bericht.

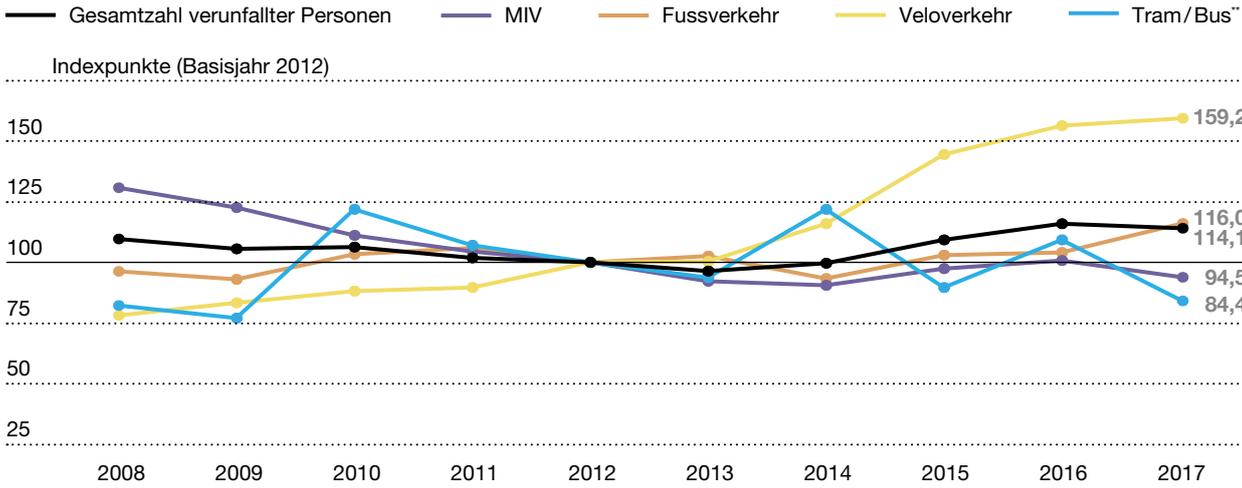
Quellen der NO_x-Emissionen*



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



15 Verkehrssicherheit



Verunfallte Personen 2017

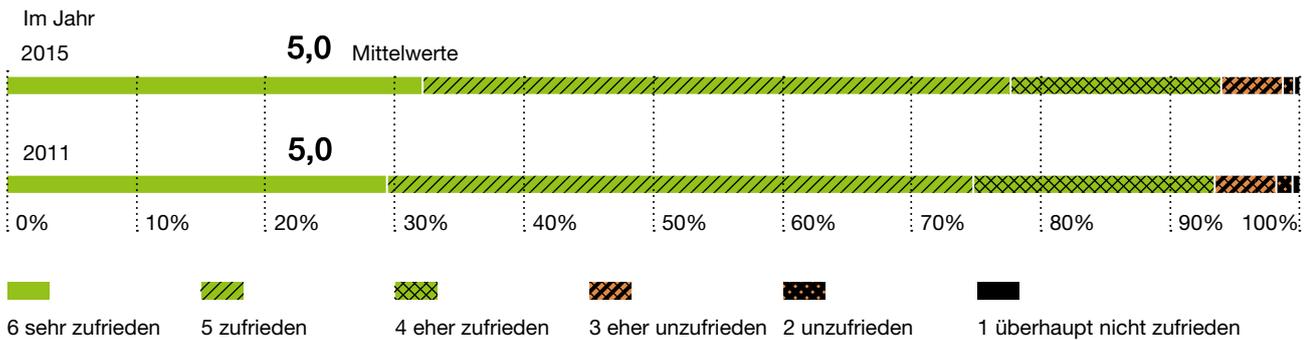
Gesamt	1419
MIV	599
Fuss	254
Velo	468
Tram/Bus	81**

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

Grundlage ist die Verkehrsunfallstatistik, Details siehe Beilage zum Bericht.



16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit*



* Keine neuen Daten verfügbar. Grundlage sind die Bevölkerungsbefragungen der Stadtentwicklung Zürich, Details siehe Beilage zum Bericht.

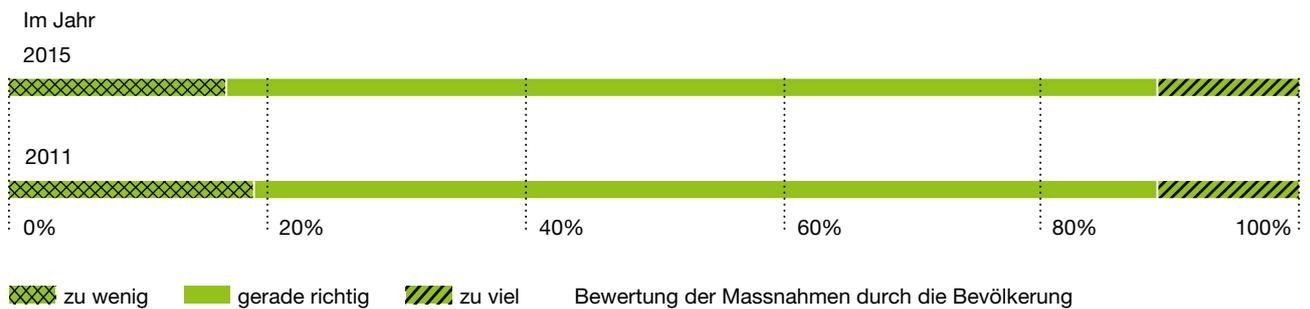


Qualität des öffentlichen Raums steigern

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität

Knapp drei Viertel der Zürcher Bevölkerung waren im Jahr 2015 mit den Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität zufrieden.

17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität*



* Keine neuen Daten verfügbar. Grundlage sind die Bevölkerungsbefragungen der Stadtentwicklung Zürich, Details siehe Beilage zum Bericht.





Fazit

Zielerreichung

Die Stadt Zürich hat sich mit «Stadtverkehr 2025» ehrgeizige Ziele gesetzt, die bis zum Jahr 2025 erreicht werden sollen. Im letzten Bericht konnte über die Erhöhung des Modalsplits, das heisst des Anteils des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr auf Stadtgebiet, berichtet werden (Indikator 3, «Modalsplit», Ergebnis der Erhebung im Jahr 2015). Während dieser Indikator erst im Jahr 2020 wieder erhoben wird, werden jährlich die Frequenzen und Verkehrsleistungen der Verkehrsmittel erhoben (Indikator 1, «Städtische Verkehrsentwicklung»). Diese Entwicklung zeigt im Jahr 2017 in die gewünschte Richtung: Während sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf gleichem Niveau einpendelt, nehmen ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu.

Insbesondere der Veloverkehr legt nach einem Jahr witterungsbedingter Stagnation wieder zu. Besorgniserregend ist jedoch die Menge an verunfallten Velofahrerinnen und Velofahrern. Seit 2012 stiegen die Velounfälle (plus 59 Prozentpunkte) überproportional im Vergleich zu den Velofrequenzen (plus 36 Prozentpunkte). Auch die Verletzungsschwere der verunfallten Velofahrerinnen und Velofahrer nahm zu.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wurde mit der Inbetriebnahme der Tramlinie 8 über die Hardbrücke um einen wichtigen Baustein im Tramnetz reicher. Bei den Fahrgästen der S-Bahn, welche die Stadtgrenze überqueren, ist der Effekt der Durchmesserlinie spürbar: Die Anzahl nahm in den Jahren 2016 und 2017 wieder deutlich zu. Die Pünktlichkeit als eine Messgrösse der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wies zwar auch im Jahr 2017 gute Werte aus. Allerdings nahmen die Verspätungen auf Trolleybuslinien derart zu, dass zusätzlicher Handlungsbedarf angezeigt ist. Die Einbussen in der Pünktlichkeit widerspiegeln sich in einem deutlichen Rückgang sowohl der Kundenzufriedenheit wie auch der Anzahl Fahrgäste in den Trolleybussen. Entsprechend muss die Massnahme «Attraktivitätssteigerung Buslinie 31» auf Stabilitätsverbesserungen fokussieren (siehe Kapitel Aktionsplan).

Im Jahr 2017 konnte im Rahmen neuer ÖV-Infrastrukturprojekte auch die Attraktivität für den Fussverkehr verbessert werden. Mit der Tramverbindung über die Hardbrücke wurde der Hardplatz umgebaut. Neben der anders angeordneten Wendeschleife können die Tramfahrgäste neu Richtung Hardbrücke / Zürich West ein- und aussteigen. Ebenso wurde der Hardplatz aufgewertet. Er passt sich nun harmonisch ins dichte Siedlungsgebiet am Rand des Gleisfeldes ein. Beim Bahnhof Oerlikon konnte der Max-Frisch-Platz der Öffentlichkeit übergeben werden. Auch fünf neue Begegnungszonen tragen dazu bei, dass sich die Fussgängerinnen und Fussgänger sicher und in ihrer Umgebung wohl fühlen. Mit dieser Massnahme konnte auch das Wohnumfeld in einer zunehmend dichter bebauten Stadt aufgewertet werden.

Bei der Entwicklung der Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze ist immer noch eine leichte Zunahme zu verzeichnen. Der Fortschritt hinsichtlich einer Stabilisierung öffentlich zugänglicher Parkplätze wird daher neu als mässig eingestuft.

Das Bundesgericht entzog den Beschwerden gegen die geplante Einführung von Tempo 30 die aufschiebende Wirkung. Dieses Temporegime wurde auf den Abschnitten ohne Anpassungen im Strassenraum umgehend signalisiert, was zu einer Verdoppelung der Anzahl Personen führte, in deren Wohnumfeld die Lärmemissionen dank der Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses reduziert werden konnten. Die Entwicklung des Indikators wird daher neu als gut eingestuft, die Zielerreichung bleibt aber eine grosse Herausforderung.

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

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

Erläuterung der Symbole

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

AKTIONSPLAN UND FORTSCHRITT 2017

Was planen und realisieren wir?

Strategische Planungen



VBZ-Netzentwicklungsstrategie

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



Aufwerten von Verbindungen und Stadträumen

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



Masterplan und Bauprogramm Velo

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



Mobilitätsmanagement

Mobilitätsberatungen für eine stadtverträgliche Mobilität sowie Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien



Strassenlärmsanierung

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

Massnahmen

Tram Affoltern	Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden	Velostation Europa- platz (Süd) am Haupt- bahnhof	Mobilitätsmassnahmen Stadtverwaltung	Überlandpark (Einhausung Schwamendingen)
Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zu- gänge S-Bahn-Station	Aufwertung Quartier- zentrum Morgental	Veloroute Sihl-Limmat mit Veloquerung und -station unter dem HB		Tempo 30 auf kommunalen Strassen
Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahn)	Aufwertung und Fuss- gängerzone Sihlstrasse/ Bahnhofstrasse	Veloroute Seebecken		Geschwindigkeits- reduktionen auf über- kommunalen Strassen
Attraktivitätssteigerung	Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai)	Innenstadtquerende Veloroute Löwen- strasse-Talstrasse		Teststrecken lärmarme Beläge
Buslinie 31	Ausbau Unterführungen	Veloverleih		
Elektrifizierung	Wollishofen	«Fil bleu» Glattal		
Buslinie 80	Aufwertung	Sihlquerung Velo beim HB (Gessnerbrücke)		
Elektrifizierung	Seezugang Tiefen- brunnen (SBB-Unter- führung)	Sihlcity-Velosteg		
Buslinie 69	Sanierung Misch- flächen Fuss-/Velo- verkehr	Velostation Stadelhofen		
Verlängerung Buslinien 70/184/185 bis Bahnhof Wollishofen				
Angebotsausbau Buslinie 83				
Angebotsausbau ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist				



2017 in den Betrieb übergegangene Massnahmen



2017 neu hinzugekommene Massnahmen

Der Aktionsplan enthält Massnahmen, die einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung von «Stadtverkehr 2025» leisten. Sie sind in verschiedenen strategischen Planungen verankert und werden von der Stadt mit hoher Priorität weiterentwickelt. Eine detaillierte Beschreibung kann der «Beilage zum Bericht 2017» entnommen werden.



Parkraumplanung und -bewirtschaftung

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



Verkehrsmanagement

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



Zugänglichkeit Bahnhöfe

Sicheren und komfortablen Zugang zu den innerstädtischen Bahnhöfen für den Fuss- und Veloverkehr erreichen



Gewerbe- und Güterverkehr

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

Kompensation Parkplätze Blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze

Optimierungspaket für mehr Sicherheit an Knoten

Flüssiges Velofahren – Bevorzugung an ausgewählten Knoten

Busbeschleunigung Wehntalerstrasse

Erreichbarkeit der Trams für den Fussverkehr steuern

Kurzfristiges Optimierungspaket im Umfeld der SBB- und SZU-Bahnhöfe
Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten

Optimierung von Güterumschlagflächen
Förderung der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr



Mit der Fertigstellung der Tramverbindung über die Hardbrücke wurde ein weiterer wichtiger Ausbauschritt des städtischen ÖV-Netzes umgesetzt. Neu können die S-Bahn-Kundinnen und -Kunden beim Bahnhof Hardbrücke direkt auf die verlängerte Tramlinie 8 umsteigen. Um diesen Umstieg leistungsfähiger und attraktiver zu machen, wurden gleichzeitig die Zugänge zum Bahnhof ausgebaut. Eine weitere Ergänzung des Tramnetzes ist die erste Etappe der Limmattalbahn. Die Linie 2 wird vom Farbhof bis nach Schlieren verlängert. Im Herbst wurden die Bauarbeiten planmässig aufgenommen. Die Inbetriebnahme dieses ersten Teilstücks ist 2019 zu erwarten. Für das Tram Affoltern wurde die Vorprojektierung gestartet.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember löste die verlängerte Buslinie 31 die Buslinie 34 ab. Die Fahrgäste zwischen Kienastewies in Witikon und dem Klusplatz resp. neu dem Hegibachplatz erhielten dadurch eine umsteigefreie Anbin-

dung an den Hauptbahnhof und weiter durch den Kreis 4 und Altstetten bis zum Farbhof. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität ist einerseits die Umsetzung der Busspuren in der Hohlstrasse geplant und andererseits wurden zusätzliche Untersuchungen in Auftrag gegeben. Die notwendigen Anpassungen im Strassenraum zur Verlängerung der Buslinien 70/184/185 zum Bahnhof Wollishofen wurden nach Paragraph 16 des Strassengesetzes aufgelegt. Einsprachen sind keine eingegangen.

Im Berichtsjahr 2017 wurden Angebotsausbauten der Buslinien 83 sowie des ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist in den Aktionsplan aufgenommen. Die Buslinie 83 soll ein vollwertiges Angebot bieten, ohne Betriebspausen tagsüber. Und im Gebiet Lengg/Balgrist soll das ÖV-Angebot der geplanten baulichen Entwicklung angepasst werden. Hierfür wurde die Erarbeitung eines neuen ÖV-Erschliessungskonzepts gestartet.



Tramverbindung Hardbrücke. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Das Strassenprojekt für die Aufwertung des Quartierzentrums Albisrieden wurde öffentlich aufgelegt. Aufgrund eingegangener Einsprachen verzögert sich jedoch die Umsetzung. Die Projektierungsarbeiten für die Neugestaltung des Quartierzentrums Morgental (einseitige Kaphaltestelle) schritten planmässig voran. Mit dem Baubeginn ist im nächsten Jahr zu rechnen. Die Unterlagen für die öffentliche Planaufgabe zur Aufwertung der Uraniastrasse respektive der Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse wurden erarbeitet. Die Planaufgabe allerdings verzögert sich aufgrund von politischem Widerstand weiter. Das Projekt zur Aufwertung der Riviera (Utoquai/Limmatquai) wird zurzeit überprüft. Die Projektierung für den Ausbau der Unterführung beim Bahnhof Wollishofen konnte so weit vorangetrieben werden, dass mit dem Bau 2018 begonnen wird. Für die Verbreiterung der Unterführung beim GZ Wollishofen (Bachstrasse) wurde die Vorprojektierung abgeschlossen. Bei der Unterführung Strandbadweg wird aufgrund des neu geplanten Fussgängerstreifens übers Mythenquai auf

eine Verbreiterung verzichtet. Auf der anderen Seeseite wurden für die Aufwertung des Seezugangs Tiefenbrunnen noch keine weiteren Planungen ausgelöst.

Als neue Massnahme wurde die Sanierung von Mischflächen Fuss-/Veloverkehr in den Aktionsplan aufgenommen. An diversen Örtlichkeiten sind die gemeinsamen Flächen zu schmal oder unzureichend signalisiert. Auch fehlen teilweise taktile Trennungen, die von Sehbehinderten eindeutig erkannt werden können. Hier sollen wo möglich Verbesserungen umgesetzt werden.

Die Stadt Zürich hat auf drei Quartierplätzen mobile Gestaltungselemente wie Bänke, Tische und Pflanzbeete platziert – «Piazza Pop-up» genannt. Sie sollen zum Verweilen einladen und mehr Grün in den öffentlichen Raum bringen. Diese Versuche wurden gemeinsam mit der lokalen Bevölkerung durchgeführt, um eine Entwicklung anzustossen und zu testen, was an diesen Orten möglich ist und funktioniert.





Fortschritte 2017 «Masterplan und Bauprogramm Velo»

Im Jahr 2017 wurden an diversen Abschnitten Verbesserungen des Komfort- und Haupttroutennetzes umgesetzt, u. a. am Letzigraben, an Winzerstrasse, Saumackerstrasse und Spulenweg, sowie punktuelle Massnahmen am Central. Für die Velorouten Sihl–Limmat wurde das Teilstück Greencity der Sihl entlang verbreitert. Die Projektierung der Verbreiterung der Gessnerbrücke schritt planmässig voran. Für die Nutzung des Stadttunnels für den Veloverkehr wurde die öffentliche Planaufgabe gemäss Paragraf 16 des Strassengesetzes durchgeführt. Die Umsetzung allerdings verzögert sich. Auch der Ausbau der Veloroute Seebecken hinkt dem ursprünglichen Zeitplan hinterher, dies aufgrund von Projektanpassungen und -überprüfungen. Der Projektierungsstart für den «Fil bleu» verzögerte sich ebenfalls. Die notwendige Machbarkeitsstudie und die Festlegung des Gewässerraums lagen bislang nicht vor. Zudem wurde der Velosteg beim Sihlcity zeitlich verschoben, da sich ein wesentlich grösserer Gestaltungsspielraum für den Velosteg durch die neu mögliche Ko-

ordination mit einem Hochwasserableitungsprojekt ergibt. Für die Realisierung der innenstadtquerenden Veloroute auf dem Abschnitt Talstrasse wurde die Vorprojektierung ausgelöst.

Am 19. September 2017 öffnete die neue Velostation Europaplatz am Hauptbahnhof nach einer Bauzeit von rund zwei Jahren. Sie bietet über 1600 witterungsgeschützte, sichere und gut erschlossene Abstellplätze an zentraler Lage. Im Weiteren wurde der für die Realisierung der Velostation Stadelhofen notwendige Gestaltungsplan vom Gemeinderat genehmigt. Nun kann mit der Vorprojektierung der Velostation an diesem wichtigen städtischen Umsteigepunkt begonnen werden.

Das Bundesgericht wies die Beschwerde ab, welche die Umsetzung des Veloverleihsystems «Züri Velo» bis anhin blockierte. Deshalb konnten im April 2018 die ersten Stationen in Betrieb genommen werden, der Ausbau auf rund 150 Stationen erfolgt etappenweise.



Velostation Europaplatz. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Seit dem Sommer 2017 beteiligt sich die Stadt Zürich am EU-Projekt «Metamorphosis». Es hat zum Ziel, die Aufenthaltsqualität in Siedlungen und Quartieren zu verbessern – hin zu kinderfreundlichen Umgebungen. Es nehmen zwei Siedlungen in der Stadt Zürich teil. Im Rahmen des Beratungsprogramms «Impuls Mobilität» wurden im Jahr 2017 dreissig Impulsberatungen und vier vertiefte Beratungen bei diversen Zielgruppen bedürfnisgerecht durchgeführt. Der Mobilitätslunch «Veloabstellplätze für Mitarbeitende – das Wesentliche für Unternehmen» wurde sehr gut besucht. Die Nutzung des Mobilitätsbildungsangebots «MobXpert» für Jugendliche wurde 2017 evaluiert und wird 2018 optimiert.

Die erste Phase (Vorarbeiten) für den Bau der Einhausung Schwamendingen (Überlandpark) startete im Herbst 2017. Die Bauarbeiten werden etwa sechs Jahre dauern. Danach werden die Anwohnerinnen und Anwohner entlang des neuen Bauwerks von deutlich weniger Lärm profitieren. Die beim Bundesgericht vorgebrachten Beschwerden gegen diverse Geschwindigkeitsreduktionen von 50 auf 30 km/h auf kommunalen und überkommunalen Strassen sind abgewiesen worden, nachdem diesen Beschwerden zuerst die aufschiebende Wirkung entzogen wurde. Nach dieser Entscheidung wurden alle betroffenen Strassenabschnitte mit tieferer Geschwindigkeit signalisiert, bei denen keine baulichen Anpassungen des Strassenraums notwendig waren. Die Umsetzung der Strecken mit baulichen Massnahmen ist in Vorbereitung. Bei mehr als der Hälfte der aufgelegten Projekte mit Temporeduktionen sind die Beschwerdeverfahren jedoch noch nicht definitiv abgeschlossen. Als weitere Massnahme an der Quelle testet die Stadt Zürich lärmarme Beläge. Im vergangenen Jahr wurde am Letzigraben ein solcher Belag eingebaut. Die zu Testzwecken eingebauten Beläge werden periodisch hinsichtlich lärmindernder Wirkung und Lebensdauer überprüft.



Tempo-30-Strecke am Letzigraben. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt



Der Parkraum hat leicht zugenommen aufgrund des Erstellens zusätzlicher öffentlich zugänglicher Abstellplätze in Parkhäusern. Nur eine geringe Anzahl Blaue-Zone-Parkplätze wurde aufgrund neu erstellter Pflichtparkplätze im Rahmen von Hochbauprojekten kompensatorisch aufgehoben.

In der Stadt Zürich gibt es rund 400 Verkehrsknoten, die mit Lichtsignalen gesteuert sind. Bei einem knappen Drittel davon biegt der Verkehr zeitgleich mit den dort querenden Fussgängerinnen und Fussgängern links ab. Solche Situationen können gefährlich sein. Im Rahmen des «Optimierungspakets für mehr Sicherheit an Knoten» wurden rund 120 Knoten detailliert untersucht. Bei 28 Knoten wurde ein Handlungsbedarf erkannt und im Jahr 2017 an den meisten dieser Kreuzungen Massnahmen zur Verbesserung umgesetzt. Die Lichtsignalsteuerungen wurden so angepasst, dass die erkannten Konfliktsituationen nicht mehr oder in geringerem Umfang eintreten. Beispielsweise können die Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Kreuzung Fellenbergstrasse/Letziggraben etwas eher loslaufen, damit sie von den Autolenkenden besser gesehen werden. Ein ähnliches Vorgehen wurde bei der Massnahme «Flüssiges Velofahren – Bevorzugung an ausgewählten Knoten» angewendet. Hier wurden 17 Knoten untersucht. Die aktuelle Rechtslage erlaubt hingegen kaum Verbesserungen. Mit der neuen Signalisationsverordnung des Bundes sollen sich die Möglichkeiten zugunsten des Veloverkehrs jedoch verbessern und Massnahmen ermöglicht werden.

Zur Beschleunigung der Busse in der Wehntalerstrasse werden Busspuren eingerichtet. Die genaue Lage und die notwendigen Anpassungen im Strassenraum wurden bis auf Stufe Vorprojekt definiert.

Bei diversen Tramhaltestellen ist zunehmend zu beobachten, dass Fussgängerinnen und Fussgänger bei heranfahrenden Trams in Eile die Strasse queren. Dies führt manchmal zu gefährlichen Situationen. Fussgängerstreifen, die mit Lichtsignalen gesteuert sind, könnten durch Anpassungen der Steuerung sicherer gemacht werden. Die neu in den Aktionsplan aufgenommene Massnahme «Erreichbarkeit der Trams für Fussverkehr steuern» wurde 2017 gestartet. Dabei wird untersucht, wo Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger umsetzbar sind.

Um für den Fuss- und Veloverkehr sichere und komfortable Zugänge zu den innerstädtischen Bahnhöfen zu erreichen, werden diverse Optimierungen vorgenommen. Im vergangenen Jahr wurde zum Beispiel der Vorplatz des Bahnhofs Enge neu organisiert, um die Wegverbindungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger und die Orientierung für den Veloverkehr zu verbessern. Der Fokus auf die innerstädtischen Bahnhöfe der SBB wurde im Rahmen der Überarbeitung des Konzepts um die Bahnhöfe der SZU erweitert. Denn auch in Zürich Süd wächst die Bevölkerung rund um die Stationen der S-Bahn markant, weshalb der Nutzungsdruck zunimmt. Die Projektierung der Verbreiterung der westseitigen Unterführung beim Bahnhof Altstetten wurde verschoben. Mit der Umsetzung ist deshalb frühestens im Jahr 2023 zu rechnen.

Die Zusammenarbeit mit Unternehmen, die grösseren Lieferverkehr auslösen oder betreiben, konnte intensiviert werden.



FAZIT UND AUSBLICK

Die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel ist im Jahr 2017 auf Kurs: Der öffentliche Verkehr nimmt auf hohem Niveau weiterhin leicht zu und die Velofrequenzen steigen gar um rund zehn Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr. Dazu tragen verschiedene Faktoren bei: das Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in der Stadt, der Ausbau der Infrastruktur und des Angebots, die gute Witterung und Faktoren im Umfeld, wie individuelle Verhaltensänderungen, neue Sharingangebote, steigender E-Bike-Anteil oder zunehmend autofreie Haushalte. Gleichzeitig bleiben trotz ungebremstem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum die Belastungen im motorisierten Individualverkehr auf Stadtgebiet konstant. Dank umgesetzter Temporeduktionen konnten zudem erstmals substantielle Fortschritte zum Schutze der Anwohnerinnen und Anwohner vor übermässigem Verkehrslärm erzielt werden.

Es gibt aber auch einige Knackpunkte: Im Jahr 2017 werden wiederum mehr Velounfälle verzeichnet und die Trolleybusse verkehren weniger pünktlich, weil sie im Stau stecken. An verschiedenen Orten bedrängen und gefährden Velofahrende Fussgänger, da der Platz zu knapp ist. Hier soll unter anderem die neue Massnahme «Sanierung Mischflächen Fuss-/Veloverkehr» Abhilfe schaffen. Die Unzufriedenheit zeigt sich auch in den beiden im Jahr 2017 eingereichten städtischen Volksinitiativen «Züri autofrei» und «Sichere Velorouten für Zürich». Beide fordern Verbesserungen für den Fuss- und/oder den Veloverkehr. Diese Initiativen stehen in einem gewissen Widerspruch zur Annahme der kantonalen Verfassungsänderung, wonach der Kanton für ein leistungsfähiges Strassennetz für den motorisierten Verkehr zu sorgen und eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen hat. Massnahmen zur Verbesserung des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs werden je nach Handhabung und Interpretation des Verfassungsartikels nicht vereinfacht.

Die aktuellen Bundesgerichtsurteile zu umstrittenen Einführungen von Tempo 30 haben Geschwindigkeitsreduktionen als wirksames Mittel zum Lärmschutz grundsätzlich gestützt. Allerdings zeigt sich auch ein Spannungsfeld zwischen der Einführung von Tempo 30 und einem effizienten öffentlichen Busverkehr.

Unter diesen Rahmenbedingungen bleibt das Ziel ambitiös, den Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf Stadtgebiet innert zehn Jahren um zehn Prozentpunkte zu erhöhen. Die Stadt setzt zahlreiche Massnahmen um, jedoch ist die Zielerreichung auch von externen Faktoren abhängig.



Züri Velos am Limmatquai. Foto: Stadt Zürich, Tiefbauamt

Massnahmen des Aktionsplans

«Stadtverkehr 2025», Stand 2017

1	Tramverbindung Affoltern Birchstrasse: 16 000 Reisende/Tag (nur Tram)
2	Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zugänge S-Bahn-Station Bahnhof Hardbrücke: 16 000 Reisende/Tag
3	Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahn) Grimselstrasse: 20 000 Reisende/Tag
4	Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Eigentrossierung Kanonengasse: 16 000 Reisende/Tag
5	Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 durch Verlängerung nach Witikon Kopfstrasse: 11 000 Reisende/Tag
6	Elektrifizierung Buslinie 80 mehr Kapazität, weniger CO ₂ ; Rautstrasse: 9 000 Reisende/Tag; Lärchenhalde: 12 000 Reisende/Tag
7	Elektrifizierung Buslinie 69 mehr Kapazität, weniger CO ₂ ; Weihersteig: 9 000 Reisende/Tag
8	Verlängerung Buslinien 70/184/185 bis Bahnhof Wollishofen Bahnhof Wollishofen: 1 500 Reisende/Tag
9	Angebotsausbau Buslinie 83 mehr Kapazität; Hardbrücke: 6 000 Reisende/Tag
10	Angebotsausbau ÖV im Gebiet Lengg/Balgrist bessere Anbindung des Entwicklungsgebiets
11	Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit
12	Aufwertung Quartierzentrum Morgental Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr und mehr Sicherheit
13	Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse mehr Attraktivität für Fussverkehr an zentraler Lage
14	Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai) mehr Platz für Fussverkehr und eigene Fahrspur für den Veloverkehr
15	Ausbau Unterführungen Wollishofen bequem und sicher zu Fuss direkt an den See
16	Aufwertung Seezugang Tiefenbrunnen (SBB-Unterführung) bequem und sicher zu Fuss direkt an den See
17	Velostation Europaplatz (Süd) am Hauptbahnhof neue Abstellanlage mit 1 750 Plätzen
18	Veloquerung und -station unter dem Hauptbahnhof Lückenschluss mit 1 100 Abstellplätzen
19	Veloroute Sihl-Limmat sichere stadtquerende Verbindung
20	Veloroute Seebecken durchgehender Veloweg von der Roten Fabrik bis zum Seefeldquai
21	Veloroute Löwenstrasse/Talstrasse durchgehende und sichere Innenstadtquerung
22	«Fil bleu» Glattal Eine neue Velo- und Fussverkehrsachse entlang der Glatt verbindet die Gemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Zürich
23	Sihlquerung Velo beim Hauptbahnhof (Gessnerbrücke) direkte, komfortable Verbindung zwischen City und Stadttunnel
24	Sihlcity-Velosteg direkte, komfortable Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Enge-Quartier
25	Velostation Stadelhofen zusätzlich etwa 1 000 Abstellplätze
26	Überlandpark (Einhausung Schwamendingen) ca. 5 000 Personen profitieren von der Lärmsanierung
27	Busbeschleunigung Wehntalerstrasse Glaubtenstrasse: 16 500 Reisende/Tag (Buslinien 32/61/62)
28	Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten Kapazitätserhöhung für Umsteigende

Dargestellt sind nur die Massnahmen des Aktionsplans, die sich örtlich zuweisen lassen. Eine Übersicht über aller Massnahmen befindet sich auf den Seiten 24/25.



