



Strategie-Schwerpunkte der Stadt Zürich

Bericht Dezember 2021

Impressum

Herausgeberin

Stadt Zürich

Stadtrat

Postfach, 8022 Zürich

stadt-zuerich.ch/stadtrat

Dezember, 2021

Redaktionelle Bearbeitung

Stadtkanzlei, Departementssekretariate und Dienstabteilungen

Inhalt

Vorwort der Stadtpräsidentin	4
Neue und optimierte Instrumente für die Wohnpolitik einsetzen	5
Ausgangslage und Ziele	5
Aktivitäten und Ergebnisse	5
Fazit und Ausblick	6
Weblinks	6
Tagesschule 2025 zum Lebensraum Schule entwickeln	7
Ausgangslage und Ziele	7
Aktivitäten und Ergebnisse	7
Fazit und Ausblick	9
Weblinks	9
Sicherheit beim Velofahren erhöhen	10
Ausgangslage und Ziele	10
Aktivitäten und Ergebnisse	10
Fazit und Ausblick	11
Weblinks	11
Digitale Stadt	12
Ausgangslage und Ziele	12
Aktivitäten und Ergebnisse	12
Fazit und Ausblick	13
Weblinks	13
Zukunftsformen der integrierten Mobilität erlebbar machen	14
Ausgangslage und Ziele	14
Aktivitäten und Ergebnisse	14
Fazit und Ausblick	16
Weblinks	16
Smarte Partizipation erproben	17
Ausgangslage und Ziele	17
Aktivitäten und Ergebnisse	17
Fazit und Ausblick	18
Weblinks	18

Vorwort der Stadtpräsidentin

Die Stadt Zürich soll sich auch in Zukunft erfolgreich entwickeln. Damit dies gelingt, hat der Stadtrat in den «Strategien Zürich 2035» zentrale Herausforderungen aufgegriffen, die in den nächsten rund zwanzig Jahren auf uns zukommen. Diese betreffen die Handlungsfelder «Attraktiver Wirtschaftsstandort», «Stabile öffentliche Finanzen», «Nachhaltiges Wachstum», «Solidarische Gesellschaft», «Nachhaltige Energie und Schutz der Umwelt», «Digitale Stadt», «Kooperative Interessensvertretung» und «Interne Organisation». 25 strategische Ziele geben in diesen Handlungsfeldern Lösungsansätze vor.

Abgeleitet aus den «Strategien Zürich 2035» hat der Stadtrat zu Beginn der Legislatur im Oktober 2018 zum zweiten Mal sechs Strategie-Schwerpunkte festgelegt, in denen die Aktivitäten verstärkt und fokussiert werden sollen: neue und optimierte wohnpolitische Instrumente, Tagesschulen, mehr Sicherheit beim Velofahren, Digitalisierung der Verwaltung, Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität und innovative Partizipationsformen.

Zum Ende der Legislatur fasst der Stadtrat mit diesem Bericht die Aktivitäten und Ergebnisse zusammen und gibt einen Ausblick. Der vorliegende Bericht zeigt: Alle Strategie-Schwerpunkte warten mit wichtigen (Zwischen-)Ergebnissen auf und sind insgesamt gut unterwegs.

Die «Strategien Zürich 2035» müssen aktualisiert und auf 2045 ausgerichtet werden. Dieser Prozess ist bereits angestossen, nimmt aber noch Zeit in Anspruch. Anschliessend entscheidet der Stadtrat in der kommenden Legislatur, wie mit den Strategie-Schwerpunkten weiter verfahren wird.

Für den Stadtrat

Corine Mauch
Stadtpräsidentin

Neue und optimierte Instrumente für die Wohnpolitik einsetzen

Ausgangslage und Ziele

Mit dem Strategie-Schwerpunkt «Neue und optimierte Instrumente für die Wohnpolitik einsetzen» setzt der Stadtrat den in der Gemeindeordnung verankerten wohnpolitischen Auftrag zum Drittelsziel an gemeinnützigen Wohnungen mit Kostenmiete und zum Ausbau des Angebots an subventionierten Wohnungen aktiv um. Dazu gehören ein kommunaler Wohnraumfonds, erweiterte Erwerbskompetenzen des Stadtrats oder raumplanerische Massnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung des kommunalen Richtplans.

In der Gemeindeordnung sind der Anteil gemeinnütziger Wohnungen an den Mietwohnungen und die Anzahl subventionierter Wohnungen als zu messende Hauptziele definiert. Obwohl sich die Anzahl gemeinnütziger Wohnungen klar erhöht hat, verbleibt deren Anteil am Gesamtwohnungsbestand aufgrund der allgemein hohen Bautätigkeit stabil. Um das Wachstum gemeinnütziger Wohnungen zusätzlich zu fördern, prüft der Stadtrat deshalb auch weitere Ansätze zur Erreichung des Drittelsziels.

Aktivitäten und Ergebnisse

Während mehr als hundert Jahren ist ein grosser Umfang an kommunalen rechtlichen Grundlagen für die Wohnbauförderung entstanden. Diese sollen mit einem systematischen Rahmen optimiert, vereinfacht und aktualisiert werden. Eine laufende umfassende externe Evaluation dieser Instrumente wird weitere Grundlagen für diese Aktualisierung liefern.

Zwischen Ende 2016 und Ende 2020 blieb die Anzahl subventionierter Wohnungen ziemlich stabil (kleiner Zuwachs um 21 Wohnungen auf 6720). Dies kann angesichts des vorangehenden jahrzehntelangen starken Rückgangs und weiterhin vieler auslaufender Subventionen als Erfolg bezeichnet werden. Zudem sind zusammen mit Partnern aus dem genossenschaftlichen Umfeld und mit dem Kanton administrative Vereinfachungen der Umsetzung sowie auch alternative Subventionierungsmodelle in Prüfung.

Die in Kraft gesetzte neue Vermietungsverordnung und das neue Mietreglement von Liegenschaften Stadt Zürich mit Vorschriften zu Wohnsitz, Belegung und wirtschaftlichen Verhältnissen befinden sich in Umsetzung. Seit Inkraftsetzung wurden rund 1000 neue Mietverträge abgeschlossen, die die neuen Vorgaben berücksichtigen. Bei den rund 6300 Ende 2018 bereits bestehenden Mietverhältnissen wurden Mitte 2020 die gleichen neuen Vorgaben mittels Vertragsänderungen angezeigt.

Die Erweiterung der Erwerbskompetenzen des Stadtrats beim Erwerb von Immobilien wurden per 1. Juli 2021 in Kraft gesetzt. Neu kann der Stadtrat alle Finanzliegenschaften in eigener Kompetenz kaufen, auch wenn diese mehr als zwei Millionen Franken kosten

und der Kauf nicht dringend ist. Auf diese Weise erhält er auf dem Immobilienmarkt gleiche Chancen wie die privaten Akteurinnen und Akteure.

Bei einer Mehrausnutzung gegenüber der Grundordnung kann gemäss Art. 49b des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) preisgünstiger Wohnraum eingefordert werden. 2021 wurde Art. 8 BZO zu den Arealüberbauungen entsprechend angepasst und öffentlich aufgelegt. Aufgrund der Einwendungen, der Ämtervernehmlassung und der Vorprüfung des Kantons wird die Vorlage zurzeit angepasst. Es ist geplant, dass die überarbeitete Fassung 2022 vom Stadtrat an den Gemeinderat zur Beratung überwiesen wird. Bereits eingefordert wird preisgünstiger Wohnraum gemäss Art. 49b PBG bei Sondernutzungsplanungen (z.B. Gestaltungsplanverfahren) eingefordert.

Für die Umsetzung eines kommunalen Wohnraumfonds befinden sich diverse komplexe Fragestellungen in Abklärung (Fondsäufnung, Verwendungszweck, Voraussetzungen für Unterstützungsbeiträge, Abgrenzung zu anderen Fördermitteln). Das Geschäft wird voraussichtlich im Januar 2022 an den Gemeinderat überwiesen.

Die wohnpolitischen Gremien des Stadtrats prüfen schliesslich auch weitere, ergänzende Instrumente zur besseren Erreichung des Drittelsziels. Dazu gehören etwa Vorkaufsrechte, Massnahmen im Zusammenhang mit Baurechtsvergaben und städtischen Arealen oder für Zukäufe durch Gemeinnützige. Diese befinden sich im Rahmen des aktuellen wohnpolitischen Strategie-Schwerpunkts in detaillierter Evaluation.

Fazit und Ausblick

Im September 2020 publizierte der Stadtrat den zweiten Bericht zur Umsetzung des wohnpolitischen Grundsatzartikels für die Jahre 2016–2019. Darin zeigte sich, dass die absolute Anzahl gemeinnütziger Wohnungen zwar deutlich zunimmt, der relative Anteil an den Mietwohnungen aufgrund des stark wachsenden Gesamtmarkts aber etwa stabil bleibt. Neuere exakte Zahlen werden erst 2024 wieder publiziert; aktuelle Schätzungen bestätigen aber die Feststellungen von 2020.

Die Erreichung der wohnpolitischen Hauptziele bleibt eine grosse Herausforderung. Der Stadtrat hat deshalb auch umfassende Abklärungen für neue und erweiterte Ansätze zur Förderung von noch mehr gemeinnützigen Wohnungen in Auftrag gegeben. Ziel muss es sein, das Wachstum gemeinnütziger Wohnungen wo sinnvoll auch mit zusätzlichen Ansätzen zu fördern.

Weblinks

stadt-zuerich.ch/wohnpolitik

Tagesschule 2025 zum Lebensraum Schule entwickeln

Ausgangslage und Ziele

Zwei politische Vorstösse zu Tagesschulen und der stetig steigende Bedarf an schulischer Betreuung gaben den Anstoss, das Modell der freiwilligen und gebundenen «Tagesschule 2025» (TS 2025) zu entwickeln. In zwei Pilotphasen (2015–2018 und 2018–2022) wurde und wird das Modell erprobt. Im Schuljahr 2016/17 starteten 5 Pilotschulen als «Tagesschule 2025». Nachdem sich in einer Volksabstimmung im Juni 2018 eine grosse Mehrheit (77,3 Prozent Ja-Stimmen) für eine zweite Phase des Projekts aussprach, nehmen seit 2019 und bis Ende 2022 weitere 24 Pilotschulen an der Erprobung teil.

Das Projekt «Betreuung Freizeit» (BeFrei) wurde als ein Kernelement aus dem Projekt TS 2025 herausgelöst. Das Ziel ist, über die Kernzeiten der TS 2025 hinaus die Betreuungsangebote in Richtung einer vielfältigen und bedarfsgerechten Ganztagesbetreuung weiterzuentwickeln.

Für den Strategie-Schwerpunkt «Lebensraum Schule» verfolgen die beiden Projekte TS 2025 und BeFrei gemeinsam das Ziel, Unterricht, schulische Betreuung und Nachmittagsangebote zu einem pädagogischen und organisatorischen Gesamtkonzept zusammenzuführen. Damit sollen die Bildungschancen aller Schülerinnen und Schüler erhöht, die Organisation von Unterricht optimiert und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessert werden.

Aktivitäten und Ergebnisse

Im Schuljahr 2021/22 werden insgesamt 27 Pilotschulen als Tagesschulen geführt. Die Pilotphase II wird Ende 2022 abgeschlossen. Die externen Evaluationen in der Phase I und II bescheinigen der TS 2025 eine breite Zustimmung aller Beteiligten.

Die Eltern erachten es gemäss Evaluationsergebnissen als sinnvoll, dass ihr Kind eine Tagesschule besucht und nennen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf als wichtigsten Grund für die Teilnahme ihrer Kinder an den gebundenen Mittagen. Die Lehrpersonen sehen im Rahmen der Mittagsbetreuung neue Möglichkeiten zur Beziehungsgestaltung mit den Schülerinnen und Schülern und die Betreuungspersonen erleben es als Bereicherung, in den Unterricht eingebunden zu sein. Die Schülerinnen und Schüler schätzen insbesondere das Zusammensein mit ihren «Gspänli» sowie die vielfältigen Angebote über Mittag. Zudem identifizieren sie sich stärker mit ihrer Schule, was sich in diversen Bereichen positiv auswirkt.

Fünf BeFrei-Pilotschulen erproben zusätzliche Freizeitangebote, die vom Schulpersonal sowie von schulnahen und externen Kooperationspartnerinnen und -partnern angeboten werden.

Der Projektverlauf zeigte, dass es sinnvoll ist, neben den Freizeitangeboten die Weiterentwicklung der schulischen Betreuung in ein zusätzliches Arbeitspaket in das Projekt aufzunehmen, um die Betreuung im Lebensraum Schule zu stärken.

Aus der Analyse der bestehenden Freizeitangebote an den Tagesschulen lässt sich zudem ableiten, dass Bereiche wie das künstlerische Gestalten, Konstruieren oder Naturerfahrungen stärker berücksichtigt werden sollten. Im Projekt werden zudem die Online-Registrierung und -Überprüfung der externen Anbieterinnen und Anbieter via Schulamt sowie neue Formen der Ferienbetreuung erprobt.

Im Juni 2021 verabschiedete der Gemeinderat die Teilrevision der Verordnung über die familienergänzende Kinderbetreuung in der Stadt Zürich (VO KB). Neu wird die Nachmittagsbetreuung in zwei Module aufgeteilt, was zu vergünstigten Betreuungstarifen an Nachmittagen mit Unterricht führt. Dadurch kann der Lebensraum Schule familienfreundlicher und flexibler gestaltet werden. Die Teilrevision ermöglicht Schülerinnen und Schülern von Tagesschulen, die vor 15.30 Uhr Unterrichtschluss haben, bei Bedarf unentgeltlich bis 15.30 Uhr in der Betreuung zu bleiben. Somit dauert die Tagesschule bei Bedarf bis mindestens 15.30 Uhr. Die veränderten Bestimmungen wirken sich auf alle Regel-, Sonder- und Tagesschulen 2025 der Stadt Zürich aus und werden auf das Schuljahr 2022/23 umgesetzt.



Schule Leutschenbach

Fazit und Ausblick

Stadtrat und Schulpflege wollen ab dem Schuljahr 2023/24 alle Schulen etappenweise in Tagesschulen nach dem Modell der Stadt Zürich überführen. Ein entsprechender Antrag an die Stimmberechtigten wurde im April 2021 an den Gemeinderat überwiesen. Die Volksabstimmung über die flächendeckende Einführung der Tagesschule findet voraussichtlich im Mai 2022 statt.

2023 soll aus den Erfahrungen der Pilotschulen des Projekts BeFrei abgeleitet werden, wie die Freizeitkurse von Schulpersonal, schulnahen und externen Kooperationspartnerinnen und -partnern im Sinne des Lebensraums Schule erfolgen soll. Insgesamt wurden im Strategie-Schwerpunkt Lebensraum Schule entscheidende Fortschritte gemacht.

Weblinks

stadt-zuerich.ch/tagesschule2025

Sicherheit beim Velofahren erhöhen

Ausgangslage und Ziele

Der Veloverkehr ist eine umweltfreundliche und stadtverträgliche Form der Mobilität. Seine Förderung ist ein wichtiges Ziel des Stadtrats und ein Auftrag der Gemeindeordnung (Art. 2^{quinquies} GO, AS 101.100). Allerdings ist das Unfallrisiko auf dem Velo in Zürich höher als in anderen Städten. Die Unfallzahlen steigen kontinuierlich an, stärker als der Veloverkehr selbst. Viele Velofahrende fühlen sich in Zürich nicht sicher, andere verzichten ganz darauf, das Velo zu benutzen. Dieser unerwünschten Entwicklung begegnet der Stadtrat mit zahlreichen Aktivitäten und Massnahmen. Mit dem Strategie-Schwerpunkt werden die Bemühungen für mehr Sicherheit auf dem Velo über alle Departemente und Abteilungen hinweg gebündelt und koordiniert.

Velofahren soll in der Stadt Zürich sicherer werden. Das Unfallrisiko soll sinken. Alle sollen in der Stadt Zürich mit dem Velo sicher unterwegs sein können – unabhängig vom Alter und von der Häufigkeit des Velofahrens.

Aktivitäten und Ergebnisse

Der Strategie-Schwerpunkt «Sicher Velofahren» umfasst neun Arbeitsfelder aus den Bereichen der Infrastruktur und der Prävention, in denen in den letzten vier Jahren Projekte zugunsten der Velosicherheit durchgeführt worden sind:

- Im Rahmen von «Velo Sicuro» wurden Unfallherde des Veloverkehrs saniert und die Defizite auf bestehenden Velorouten mittels Verkehrsinspektion ermittelt.
- Mit Express-Projekten wurden bereits viele der erkannten Sicherheitsdefizite schnell und effizient beseitigt.
- Mit der [Velostrategie 2030](#) werden die Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs strategisch langfristig geplant und koordiniert, insbesondere ein neues Routennetz.
- Um Konflikte zu verhindern, werden bestehende Mischflächen von Fuss- und Veloverkehr so weit wie möglich aufgehoben. Ein Teil dieses Vorhabens ist umgesetzt.
- Strassenbauprojekte werden an die Bedürfnisse des Veloverkehrs angepasst, vor allem, was die Sicherheit betrifft.
- Die Bevölkerung der Stadt wurde für die Sicherheitsbedürfnisse des Veloverkehrs sensibilisiert, zum Beispiel durch den Einsatz von Virtual Reality in Schulen und an Ausstellungen.
- Der Hektik und Aggression im Strassenverkehr wurde durch die gross angelegte Kampagne «[Grosi an Bord](#)» begegnet, die das Verkehrsklima verbessern soll.
- Um folgenschwere Kollisionen zwischen Veloverkehr und grossen Fahrzeugen im Zusammenhang mit dem toten Winkel zu verhindern, werden derzeit Massnahmen in verschiedenen Bereichen entwickelt.
- Eine Kampagne der Stadtpolizei soll auf die Gefahren beim Velofahren aufmerksam machen.



Abbildung 1: Langstrasse in Zürich (vorher / nachher).

Weitere Beispiele unter stadt-zuerich.ch/velo > [Erfolgreich umgesetzt](#).

Fazit und Ausblick

Die Entwicklung des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weist einen Rückstand gegenüber anderen Formen der Mobilität in vergleichbaren Städten auf. Mit dem Strategie-Schwerpunkt «Sicher Velofahren» wurden die Bemühungen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs gebündelt und verstärkt. Die Ergebnisse sind auf der Strasse sichtbar. Bekannte Gefahrenstellen sind entschärft, viele Defizite sind behoben. In der Verwaltung wurden personelle Ressourcen an relevanten Stellen erhöht und ein gemeinsames Engagement zugunsten des Veloverkehrs ist deutlich spürbar.

Um den Veloverkehr in der Stadt Zürich sicherer zu machen, sind weitere Anstrengungen nötig. Wie die Erfahrung erfolgreicher Velostädte zeigt, ist der Weg lang. Die Arbeit ist nicht getan.

Weblinks

stadt-zuerich.ch/sichervelofahren
stadt-zuerich.ch/velo
grosi-an-bord.ch

Digitale Stadt

Ausgangslage und Ziele

Mit dem Strategie-Schwerpunkt (SSP) «Digitale Stadt» verfolgte der Stadtrat das Ziel, die Digitalisierung in der Stadtverwaltung zu stärken. Dies zum Nutzen der Bevölkerung, der Unternehmen und den städtischen Mitarbeitenden.

Der SSP «Digitale Stadt» ist eine Umsetzungsmassnahme der städtischen Smart-City-Strategie und ist in sechs Themenbereiche unterteilt: die Forcierung digitaler Prozesse in der Verwaltung und gegenüber der Bevölkerung, die Förderung der offenen Verwaltungsdaten, den Ausbau der Datensicherheit und der Geoinformatik sowie die Stärkung der Digitalisierungskompetenzen bei den städtischen Mitarbeitenden.

Aktivitäten und Ergebnisse

Der SSP «Digitale Stadt» bündelt zahlreiche Vorhaben zur Digitalisierung der Stadtverwaltung. Die nachfolgende Übersicht zeigt eine Auswahl der wichtigsten Ergebnisse:

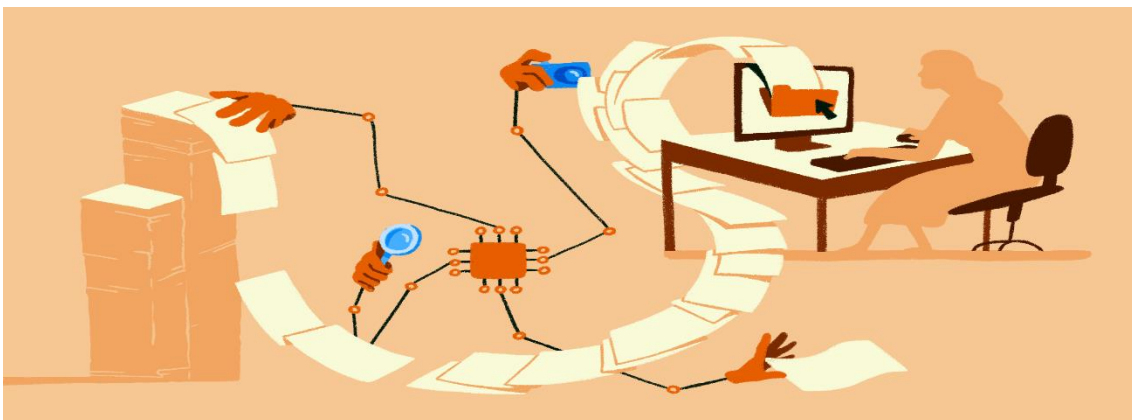
- Online-Services für die Bevölkerung: Mit dem neuen Service «Steuern verwalten» können Steuerpflichtige bisher geleistete Zahlungen einsehen, mutmassliche Steuern berechnen und vieles mehr. Über die «Zürich Access»-App melden sich Nutzende sicher und passwortlos in «Mein Konto» an, dem zentralen Zugang zu den Online-Services der Stadt Zürich. «Mein Konto» verzeichnet bereits über 130 000 Nutzerinnen und Nutzer.
- Schulen digitalisieren: Schülerinnen und Schüler der 5. und 6. Klasse steht seit dem Schuljahr 20/21 ein persönliches Notebook zur Verfügung. Während der Corona-Pandemie haben OIZ und das Schulamt für Schülerinnen und Schüler und für Lehrpersonen die digitale Kommunikations- und Kollaborationsplattform «Microsoft Teams» eingeführt.
- Stadtinterne Prozesse digitalisieren: HR-Prozesse zum Recruiting, zur Zielvereinbarung und -beurteilung oder dem städtischen Lohnsystem wurden stadtweit vereinheitlicht und digitalisiert. Mit «Microsoft Teams» nutzen die städtischen Mitarbeitenden neu ein Instrument, das die ortsunabhängige und flexible Zusammenarbeit ermöglicht.
- «Digitaler Zwilling»: Mit der Realisierung des «Digitalen Zwillings» verfügt die Stadt Zürich über ein digitales, raumzeitliches Abbild. Dieses Abbild hilft unter anderem der Stadtplanung bei der Entwicklung von Szenarien zur Hitzeminderung.
- Open Government Data: Mit dem neuen, vom Stadtrat erlassenen Reglement über offene Verwaltungsdaten und der Strategie OGD 2030 sind die rechtlichen Grundlagen in Kraft getreten, damit Verwaltungsdaten ohne schutzbedürftigen Inhalte standardmässig allen ohne Nutzungseinschränkungen zur Verfügung gestellt werden können.

Neben der Realisierung und Bereitstellung neuer Services hat der SSP «Digitale Stadt» stadtintern auch die Voraussetzungen für die weitere Digitalisierung der Zürcher Stadtverwaltung gelegt: mit dem Trainingsprogramm «Züri digital» beispielsweise werden die Digitalisierungskompetenzen der Mitarbeitenden gefördert. Mit internen Webinaren, Kaderkursen und weiteren Formaten wurde stadtweit Wissen für Mitarbeitende aufgebaut, die in den Departementen und Dienstabteilungen die digitale Transformation vorantreiben. Eine stadtweite Vorhabensdatenbank mit über 140 Einträgen förderte die Vernetzung und den Austausch unter den Projektleitenden.

Fazit und Ausblick

Der Strategie-Schwerpunkt «Digitale Stadt» hat die digitale Transformation in der Stadtverwaltung gestärkt. Neue Online-Dienstleistungen für die Bevölkerung haben das städtische Angebot erweitert und die Interaktion zwischen Verwaltung und Bevölkerung vereinfacht. Die städtischen Mitarbeitenden profitieren in ihrer täglichen Arbeit von neuen digitalen Instrumenten.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass die Digitalisierung in der Stadtverwaltung bereits auf einem soliden Stand ist. Homeoffice für mehrere Tausend Mitarbeitende beispielsweise, hat gut funktioniert. Die Corona-Pandemie zeigte aber weitere Handlungsfelder im Hinblick auf die digitale Transformation in der Stadtverwaltung auf. Der Stadtrat hat deshalb im Juni 2021 beschlossen, die Digitalisierung in der Stadtverwaltung weiter zu forcieren. Dazu hat er das auf fünf Jahre [befristete Programm «Digi+»](#) initiiert.



Digitalisierung stadtinterner Prozesse ist ein wesentlicher Bestandteil des SSP «Digitale Stadt»

Weblinks

stadt-zuerich.ch/klick

Zukunftsformen der integrierten Mobilität erlebbar machen

Ausgangslage und Ziele

Der SSP «Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität erlebbar machen» gliedert sich in die vier Teilvorhaben Elektromobilität, Mobilitätsplattform, Bedarfsverkehr und autonomes Fahren im öV. In diesen Bereichen sollen Erkenntnisse gewonnen und die Basis für neue Angebote gelegt werden.

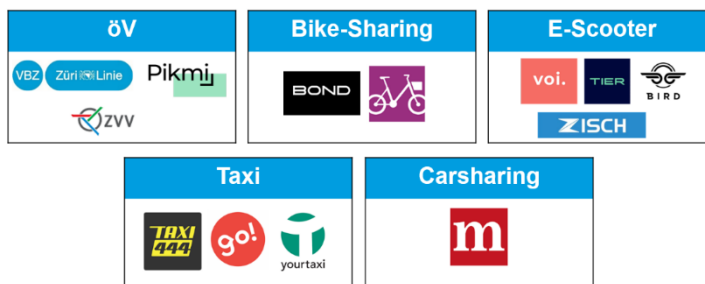
Der öffentliche Verkehr in Zürich soll bis 2030 weitgehend elektrifiziert werden. Die Planungs- und Betriebs-Steuerungssysteme der VBZ werden dafür an die neuen Mobilitätsformen angepasst. Die Stadt strebt an, mit ZüriMobil die führende Mobilitätsplattform in der Urbanregion Zürich zu betreiben. Sie nutzt dabei die neuen technologischen Möglichkeiten und stellt öffentliche Daten und Informationen im Verkehrsbereich gut nutzbar zur Verfügung. Der ÖV-Linienverkehr wird situativ mit nachfragegesteuerten Transportmöglichkeiten (On Demand, 24/7, lokal) ergänzt, wie im laufenden Pilotprojekt Pikmi. Die Stadt baut ausserdem Wissen und Erfahrungen auf, um das Potenzial von automatisierten Fahrzeugen für den Einsatz im öffentlichen Verkehr zu kennen. Sie evaluiert die Technologien und nötigen Infrastrukturmassnahmen zur Steigerung der Kapazitäten des bestehenden Verkehrssystems, um diese bei Eignung entsprechend umsetzen zu können.

Aktivitäten und Ergebnisse

Im Rahmen der **Elektrobusstrategie «eBus VBZ»** starteten die VBZ im November 2019 mit den Projektierungsarbeiten zur Elektrifizierung der Linien 69 (ETH Hönggerberg–Milchbuck) und 80 (Bhf. Oerlikon Nord–Triemlisplatz). Diese beiden frequenzstarken und topographisch anspruchsvollen Linien sollen auf Teilstrecken Fahrleitungsinfrastrukturen erhalten und zukünftig mit modernen Batterietrolleybussen betrieben werden. Die Umstellung der stark nachgefragten Linie 83 auf Trolleybusbetrieb ist abgeschlossen. 8 Batterie-Trolleybusse der neuesten Generation haben im ersten Halbjahr 2020 die bislang eingesetzten Dieselsebusse abgelöst. Im Juni 2021 wurden die finanziellen Mittel für den Kauf von zusätzlichen 15 umweltfreundlichen Elektrobussen freigegeben. Diese Busse des Herstellers MAN kommen ab Herbst 2022 auf den städtischen Buslinien 66, 77, 78 und 99 zum Einsatz. Siemens hat den Zuschlag für die Lieferung von 45 Ladestationen für Elektrobusse erhalten. Installiert wird die Ladeinfrastruktur in der Busgarage Hardau, in der in einer ersten Etappe bis zu 45 E-Busse mit Strom versorgt werden können. Die Anlage mit rund 6 Megawatt Leistung wird Anfang 2022 in Betrieb genommen.

Im August 2020 wurde die **ZüriMobil**-App lanciert. Die ZüriMobil-App ermöglicht einen übersichtlichen Zugang zum vielseitigen Mobilitätsangebot sowie zu städtischen Dienstleistungen in der Urbanregion Zürich, wie dem Online-Fundbüro der Stadt Zürich oder dem Mängelmelder «Züri wie neu». Inzwischen sind fast alle Mobilitätspartner in Zürich auf ZüriMobil integriert.

ZüriMobil – Aktueller Stand Mobilitätspartner ca. 90% der Mobilitätspartner von Zürich sind integriert



Es sind nur LIME und CarVelo2Go noch nicht integriert.

Abbildung 1 Partnerschaften ZüriMobil

Doch ZüriMobil ist mehr als nur eine App: An ausgewählten Stationen (Haltestellen Flurstrasse, Seebach, Heuried, sowie auf Privatgrund im Kreis 6 «Areal Guggach») werden im Rahmen eines Pilotversuchs Verkehrsmittel der Mobilitätspartner angeboten. An den neuen Stationen wird der Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere noch einfacher. Alle Angebote der Mobilitätspartner stehen damit an diesen Stationen nur wenige Meter voneinander entfernt zur Verfügung. Eine Erweiterung der ZüriMobil-Stationen auf öffentlichem Grund durch das Tiefbauamt ist in Planung und Umsetzung.

Im November 2020 konnte zusammen mit den Projektpartnern Mobility und ViaVan mit **Pikmi** Zürichs erstes «On Demand»-Angebot für den ÖV lanciert werden. Die Kleinbusse stehen jeden Abend von 20 bis 1 Uhr im Einsatz.



Abbildung 2 Pikmi-Fahrzeug mit einsteigenden Fahrgästen

Das Betriebsgebiet schliesst neben den Quartieren Altstetten und Albisrieden ebenfalls die Verkehrsknoten Triemli und Hardplatz ein. Der Pilotbetrieb ist erfolgreich angelaufen. Die Nachfrage erfüllte in den ersten Monaten in einem schwierigen Umfeld die Erwartungen, insbesondere an Feiertagen und am Wochenende. Die Fahrgäste bewerten vor allem die kurzen Zugangswege und Wartezeiten sowie das freundliche Fahrpersonal positiv.

Um die Mobilität der Zukunft im Bereich **automatisiertes Fahren** gemeinsam weiterentwickeln zu können, wurde im Dezember 2020 mit den VBZ als Gründungsmitglied zusammen mit anderen Schweizer ÖV-Unternehmen und Partnern aus der Industrie der Verein SAAM (Swiss Association for Autonomous Mobility) gegründet. Gemeinsam soll die Schweiz, und somit auch Zürich, für Pilotversuche attraktiv und das automatisierte Fahren in Zukunft erlebbar gemacht werden. Daneben setzen die VBZ in neuen Bussen Fahr- und Abbiegeassistenzsysteme ein, um die Sicherheit zu erhöhen und den Umgang mit diesen neuen Systemen zu erlernen.

Fazit und Ausblick

Die Vorhaben ZüriMobil, Pikmi und Elektromobilität konnten erfolgreich umgesetzt werden und sind auf Kurs. Beim automatisierten Fahren fehlen aktuell Fahrzeuge und Technologien, um diese neue Mobilitätsform für Zürich erlebbar zu machen. Bei ZüriMobil werden vor allem Partnerschaften und Finanzierungsmöglichkeiten gesucht, um den Betrieb und die Weiterentwicklung in Richtung Mobilitätskonto der Mobilitätsplattform über die Projektdauer hinaus zu ermöglichen. Die ZüriMobil-Stationen als auch das Mobilitätskonto stossen bei namhaften Unternehmen und Städten auf Interesse. Eine Ausweitung von ZüriMobil in Richtung B2B und Mobilitätskonto, auch innerhalb der Stadt Zürich wäre eine Investition in die Zukunft. Bei Pikmi wird im Herbst 2021 (Oktober bis Dezember) die Linie 35 abends durch Pikmi ersetzt, um zu sehen, ob ein On-Demand-Angebot in Zeiten mit schwacher Nachfrage eine Alternative sein kann. Ausserdem werden derzeit die Möglichkeiten und Ausgestaltung eines allfälligen Folgeprojekts geklärt, auch unter Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit. Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf elektrischen Antrieb wird im Rahmen der finanziellen und technischen Möglichkeiten vorangetrieben, so dass der öffentliche Verkehr in Zürich bis 2030 weitgehend elektrisch betrieben wird. Die Elektrifizierung der Linie 69 ist auf Anfang 2024, jene der Linie 80 auf Mitte 2025 geplant. Besonders zeitkritisch ist dabei der rechtzeitige Umbau der Busgarage Hagenholz, der für eine weitere Elektrifizierung des Busverkehrs unabdingbar ist. Beim automatisierten Fahren werden die neuen Busse weiter mit Assistenzsystemen ausgerüstet werden. Neue Projektideen für den Test von automatisierten Fahrzeugen werden in Zusammenarbeit mit den Partnern im Verein SAAM entwickelt.

Weblinks

vbz.ch/zukunft

stadt-zuerich.ch/zuerimobil

pikmi.ch

swissaam.ch

Smarte Partizipation erproben

Ausgangslage und Ziele

Die Beteiligung der Wohnbevölkerung und weiterer Anspruchsgruppen bei städtischen Vorhaben in informellen Mitwirkungsverfahren ist seit langem etablierte Praxis und fester Bestandteil der Verwaltungskultur der Stadt Zürich. Seit 2006 existiert dafür die «Checkliste Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesse». Nach einem ersten Versuch 2011 mit einer Online-Stadtdebatte hat der Stadtrat in den «Strategien Zürich 2035» das Ziel gesetzt, die städtischen Partizipationsprozesse durch digitale Angebote zu erweitern. In der 2018 beschlossenen Smart-City-Strategie hat Partizipation dementsprechend einen hohen Stellenwert.

Mit dem Strategie-Schwerpunkt «Smarte Partizipation erproben» konkretisierte der Stadtrat 2019 diese übergeordnete Stossrichtung. In verschiedenen Projekten gilt es das Potenzial der digitalen Partizipationsmöglichkeiten auszuloten, um nachgefragte, bedürfnisgerecht konzipierte und erfolgreich erprobte E-Partizipations-Tools stadtwweit bereitzustellen.

Aktivitäten und Ergebnisse

Namentlich in den beiden 2019 durchgeführten Mitwirkungsverfahren zur Schnittstelle Stadt-Quartiere und zur Altersstrategie wurden konkrete Erfahrungen mit E-Partizipations-Tools gesammelt. Die Erkenntnisse daraus bildeten zusammen mit der Auswertung von Beispielen im In- und Ausland die Basis einerseits für die Beratung der Dienstabteilungen und andererseits für die Entwicklung einer eigenen E-Partizipationsplattform mit städtischen Standards bezüglich Datensicherheit und Login. Aufgrund der Vorteile einer Open-Source-Lösung wurde dabei auf Decidim gesetzt, eine in Barcelona entwickelte und inzwischen von einem wachsenden Kreis von Städten eingesetzte E-Partizipationssoftware.

Die städtische Decidim-Lösung wurde im Sommer 2021 ein erstes Mal im Mitwirkungsverfahren zu Mobilität und Stadträumen eingesetzt und erprobt – mit positivem Ergebnis. Eingebunden war dieser Pilotprozess in ein neues, ebenfalls mit Decidim umgesetztes Partizipationsportal mit der Bezeichnung «Mitwirken an Zürichs Zukunft», das künftig die Übersicht über sämtliche städtische Mitwirkungsverfahren und den Zugang zu diesen gewährleisten und bündeln soll.

Auch die webunterstützte Erprobung des Participatory-Budgeting-Ansatzes im Rahmen der «Quartieridee Wipkingen» und der «Stadtidee» sowie der Versuchsbetrieb mit einer Plattform für Quartierorganisationen und -angebote wurden und werden mit der Open-Source-Software Decidim umgesetzt. Die entsprechenden Funktionen stehen damit in der städtischen E-Partizipations-Toolbox zur Verfügung.



Abbildung: Im Mitwirkungsverfahren des Tiefbauamts zu Mobilität und Stadträumen konnten Interessierte von Mitte Juni bis Mitte Juli 2021 in einer E-Partizipation ihre Ansprüche über das städtische Partizipationsportal «Mitwirken an Zürichs Zukunft» einbringen.

Fazit und Ausblick

Der Bedarf nach der städtischen E-Partizipationsapplikation hat sich bereits von Beginn weg gezeigt. Nach dem Pilotprozess mit dem Tiefbauamt werden nun weitere E-Partizipationsverfahren von verschiedenen städtischen Organisationseinheiten damit abgewickelt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse dienen der weiteren Verbesserung sowie der Konkretisierung des Betriebs, damit der Stadtrat darüber entscheiden kann.

Bezüglich Participatory Budgeting gilt es grundsätzliche Fragen bezüglich Sinnhaftigkeit und bezüglich Aufwand und Ertrag zu beantworten. Die Testläufe mit der «Quartieridee Wipkingen» und mit der «Stadtidee» haben gezeigt, dass entsprechende Prozesse webbasiert unterstützt und abgewickelt werden können.

Die Bereitstellung einer digitalen «Plattform Quartiere» war ein wichtiges Anliegen aus dem Mitwirkungsverfahren zur Schnittstelle Stadt-Quartiere. Dieses wurde mit verschiedenen Vertreterinnen und Vertretern quartierorientierter Organisationen konkretisiert. Der Pilotbetrieb wird zeigen müssen, ob eine solche Plattform wirklich nachgefragt wird und ob sich eine sinnvolle Trägerschaft dafür findet.

Weblinks

stadt-zuerich.ch/mitwirken
mitwirken.stadt-zuerich.ch

Stadt Zürich
Stadtrat
Stadt Zürich
Stadtrat
Postfach, 8022 Zürich

stadt-zuerich.ch/stadtrat