



Fotos: Tiefbauamt der Stadt Zürich

Wirkungsanalyse Flankierende Massnahmen Westumfahrung: Fuss- und Veloverkehr Schlussbericht

Urban Mobility Research, 28. September 2014

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr

Roland Frei

Christoph Suter

Projektbearbeitung

Urban Mobility Research

Daniel Sauter

Melanie Kunz

Eliane Eggenschwiler

Myria Lang

Dank

Das Projektteam dankt den Leitungen und Lehrpersonen der beiden Schuleinheiten Sihlfeld und Zurlinden für die wertvolle Unterstützung bei der Befragung der Kinder.

Inhalt

1. Zusammenfassung	5
2. Ausgangslage und Projektziele	7
2.1 Kurzbeschrieb Flankierende Massnahmen Westumfahrung	7
2.2 Gesamtkonzept Wirkungsanalysen	7
2.3 Projektziele	7
2.4 Chronologie	8
2.5 Überblick über den Inhalt des Berichts	8
3. Erhebungskonzept	10
3.1 Eingesetzte Methoden im Überblick	10
3.2 Erhebungstage	10
3.3 Wetter	11
3.4 Perimeter der Erhebung	11
4. Fuss- und Veloverkehrsaufkommen (Längsverkehr)	13
4.1 Ziel, Methodik und Übersichtsplan	13
4.2 Fuss- und Veloverkehr entlang der (ehemaligen) Westtangente, den Parallel- und Querachsen ..	14
4.3 (Pendler-) Fuss- und Veloverkehr an Brücken & Innenstadt-Verbindungen	17
4.4 Veloführung und Veloanteile auf Trottoirs	21
5. Fussverkehr nach Alter bei Querungen	24
5.1 Ziel, Methodik und Übersichtsplan	24
5.2 Querende FussgängerInnen der (ehemaligen) Westtangente	25
6. Schulwege über die (ehemalige) Westtangente (Befragung)	27
6.1 Ziel, Methodik und Übersichtsplan	27
6.2 Verkehrsmittelwahl und Begleitung	28
6.3 Begleitete Kinder gemäss der Zählung	31
7. Verweilen an der (ehemaligen) Westtangente (Aufenthaltsbeobachtung)	33
7.1 Ziel, Methodik und Übersichtsplan	33
7.2 Verweilende im öffentlichen Raum der (ehemaligen) Westtangente	35
8. Exkurs zu den soziodemographischen Entwicklungen	43
9. Fotos vor und nach Umsetzung der flankierenden Massnahmen	45
Literatur	52
Anhänge	54
Anhang 1: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen pro Stunde auf Brücken	55
Anhang 2: Daten zu den einzelnen Zählstellen	56
Anhang 3: Fragebogen der Erhebung zu den Schulwegen	83
Anhang 4: Aufenthaltsnutzung über den Tag	84

1. Zusammenfassung

Im Frühling 2009 wurde die Westumfahrung der Stadt Zürich eröffnet. Dadurch wurden die Strassen und Plätze auf Stadtgebiet entlang der ehemaligen Transitachse Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse vom Motorfahrzeugverkehr entlastet und mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr sowie zum Verweilen geschaffen.

Im Rahmen einer Vorher-Nachher-Untersuchung wurden die Auswirkungen auf das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen, die Strassenquerungen, den Anteil der Velos auf dem Trottoir, die Verkehrsmittelwahl der Schulkinder und ihre Begleitung sowie die Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente analysiert. Die Vorher-Erhebung wurde 2008 durchgeführt, die Nachher-Untersuchung im Jahr 2013. Die vorliegende Studie ist Teil einer Reihe von Analysen zu den Auswirkungen der Westumfahrung.

Im untersuchten Gebiet hat der Veloverkehr markant zugenommen. Entlang der beruhigten Strassenabschnitte (Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse) hat er sich fast verdreifacht (+262%). Selbst auf der Seebahnstrasse nahm er um 10% zu, obwohl dort keine Velomassnahmen umgesetzt wurden. Auffallend ist die grosse Zunahme an weiterhin stark verkehrsorientierten Strassen wie der Hardstrasse (+132%) und der Hardbrücke (+154%). Zu Pendlerzeiten fährt rund ein Drittel mehr Velos (+31%) in die Innenstadt bzw. aus dieser heraus. Die flankierenden Massnahmen haben dem Veloverkehr zu einem flächenhaften Qualitätssprung und damit einem grossen quantitativen Zuwachs verholfen.

Der Fussverkehr hat durch die flankierenden Massnahmen ebenfalls deutlich gewonnen, vor allem in qualitativer aber auch in quantitativer Hinsicht. Entlang der beruhigten Strassen hat er im Durchschnitt um 22% zugenommen; auf der Seebahnstrasse veränderte er sich kaum (-3%). Insgesamt kam es zu einer Verlagerung auf die nun attraktiveren und für zahlreiche AnwohnerInnen direkteren Routen. Als Folge davon nahm auf den Parallel- und Querstrassen das Fussverkehrsaufkommen um bis zu 15% ab. Über alle Strassen zusammen gesehen, gab es keine Veränderung. In Bezug auf die Brücken besonders erwähnenswert ist das Beispiel der Hardbrücke, auf der sich der Fussverkehr mehr als verdoppelt hat (+121%), was auf die deutlich komfortablere Wegführung, die Entwicklung in Zürich West und auf mehr Passagiere, die mit dem öffentlichen Verkehr in den Raum kommen, zurückzuführen ist.

Die Strassen sind nun deutlich einfacher zu queren. Die Zahl der Gehenden welche die ehemalige Westtangente überqueren, hat um durchschnittlich 19% zugenommen; auf der weiterhin stark befahrenen Hardstrasse, wo die Unterführung durch einen Fussgängerstreifen ersetzt wurde, beträgt die Zunahme gar 36%. Der Anteil der Kinder und SeniorInnen an den querenden Personen hat nicht – wie erwartet – zugenommen.

Ein gemischtes Bild ergibt sich bei den Velos auf dem Trottoir. Zwar hat deren Anteil markant abgenommen, in absoluten Zahlen fuhren aber mehr Velos auf dem Trottoir als vorher. An den beruhigten Strassen ging der relative Anteil um 65% zurück, absolut nahm die Zahl hingegen um 25% zu. Offenbar sind alte Gewohnheiten in den Köpfen der Velofahrenden immer noch stark verankert.

Positive Auswirkungen gab es auf den Anteil der Begleitung von Kindern auf dem Schulweg – er sank von 54% auf 46%. Profitiert haben vor allem die Kindergartenkinder. Im Strassenraum selber wurde hingegen eine Zunahme der begleiteten Kinder bei Strassenquerungen von +20% beobachtet. Der Unterschied kann nicht erklärt werden. Es ist anzunehmen, dass neben der Verkehrssituation noch andere Gründe für die Begleitung eine Rolle spielen.

Die Verkehrsmittelwahl der Schulkinder ist vielfältiger geworden. Noch immer geht der grösste Teil der Kinder zu Fuss zur Schule (über 80%). Das sind allerdings 10% weniger als noch 2008. Dafür nahmen die Anteile von Trottinets und Kickboards zu, vor allem bei den Zweiklässlern. Leichte Zunahmen gab es auch für das Velo und das Hinbringen mit dem Auto. Deren Anteile sind allerdings sehr gering.

Besonders gewonnen hat auch die Aufenthalts- und Verweilqualität. Der öffentliche Raum rät vermehrt zum Verweilen ein. Entlang der beruhigten Strassen verweilen 2013 fast doppelt so viele Personen wie noch 2008 (+89%). Insbesondere die Aussenbereiche von Restaurants und Bars finden grossen Anklang (+158%). Dank der neuen Sitzbänke, vor allem an den Plätzen, verdreifachte sich auch deren Nutzung. Das Sitzplatzangebot in Strassencafés nahm um 75% zu. Dies weil neue Strassencafés entstanden und die bestehenden ihr Angebot ausgeweitet haben. Gleichzeitig stieg der Besetzungsgrad der Sitzplätze in den Strassencafés von 11% auf 18% an, was einem Zuwachs von 57% entspricht.

Tabelle Z-1: Die wichtigsten Resultate im Überblick

		Vorher (2008)	Nachher (2013)	Veränderung in %
Fussverkehr				
	entlang der beruhigten Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse (Mittelwert, MW)	930	1'132	+22%
	auf der Seebahnstrasse (nun im Gegenverkehr geführt)	1'524	1'483	-3%
	auf der Hardstrasse	1'862	2'656	+ 43%
	auf den Parallelachsen (Zentral- und Zurlindenstrasse, Mittelwert)	1'917	1'622	-15%
	auf den Querstrassen (Zweier-, Birmensdorfer, Erismannstrasse, Mittelwert)	2'284	2'068	-9%
	<i>Insgesamt über alle Strassen (Total)</i>	<i>16'865</i>	<i>16'981</i>	<i>+1%</i>
	auf der Hardbrücke (7-9; 16-19 Uhr)	748	1'652	+121%
	auf übrigen Brücken & Innenstadtverbindungen 7-9; 16-19 Uhr (Total)	6'057	6'010	+1%
Veloverkehr				
	entlang der beruhigten Bullinger-, Sihlfeld-, und Weststrasse (Mittelwert)	334	1'208	+262%
	auf der Seebahnstrasse (nun im Gegenverkehr geführt)	763	837	+10%
	auf der Hardstrasse	521	1'207	+132%
	auf den Parallelachsen (Zentral- und Zurlindenstrasse, Mittelwert)	1'069	1'290	+21%
	auf d. Querstrassen (Zweier-, Birmensdorfer-, Badener-, Erismannstr., MW)	1'361	1'591	+17%
	<i>Insgesamt über alle Strassen (Total)</i>	<i>9'867</i>	<i>14'613</i>	<i>+48%</i>
	auf der Hardbrücke (7-9; 16-19 Uhr)	761	1'933	+154%
	auf übrigen Brücken & Innenstadtverbindungen 7-9; 16-19 Uhr (Total)	6'160	8'071	+31%
Velos auf dem Trottoir (in Klammern der relative Anteil)				
	entlang der beruhigten Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse (Mittelwert)	153 (46%)	192 (16%)	+25% (-65%)
	auf der Seebahnstrasse (nun im Gegenverkehr geführt)	132 (17%)	628 (75%)	+376% (+334%)
	auf der Hardstrasse	297 (57%)	344 (29%)	+16% (-50%)
	auf den Parallelachsen (Zentral- und Zurlindenstrasse, Mittelwert)	95 (9%)	90 (7%)	-6% (-22%)
	auf den Querstrassen (Zweier-, Birmensd., Badener-, Erismannstr., MW)	270 (20%)	150 (9%)	-45% (-53%)
	<i>Insgesamt über alle Strassen (Total)</i>	<i>2'160 (22%)</i>	<i>2'327 (16%)</i>	<i>+8% (-27%)</i>
	auf der Hardbrücke (neu: gemeinsamer Fuss-/Radweg) (7-9; 16-19 Uhr)	612 (80%)	0 (0%)	-100% (-100%)
	auf übrigen Brücken & Innenstadtverbindungen 7-9; 16-19 Uhr (Total)	1'017 (17%)	967 (12%)	-5% (-27%)
Querungen Fussverkehr				
	der Hardstrasse	1'052	1'427	+36%
	von Bullingerplatz, Sihlfeldstrasse, Anny-Klawa- & Brupbacherplatz (Total)	4'313	5'134	+19%
	Lochergut	5'582	5'555	+ / - 0%
	Anteil bei Überquerungen begleiteter Kinder (Zählung/Beobachtung)	39%	47%	+20%
Schulweg: Verkehrsmittelwahl und Begleitung (Kindergarten bis 2. Klasse)				
	zu Fuss (Anteil)	228 (91%)	199 (82%)	-10%
	mit fahrzeugähnlichem Gerät / mit dem Velo (Anteil)	8 (3%) / 6 (2%)	20 (8%) / 11 (5%)	+158%/ +127%
	mit Auto / im Bus und Tram (Anteil)	5 (2%) / 4 (2%)	10 (4%) / 2 (1%)	+107%/-48%
	auf dem Schulweg von Erwachsenen begleitete Kinder (Befragung) (Anteil)	134 (54%)	101 (46%)	-16%
Verweilende im öffentlichen Raum / Sitzplätze				
	Verweilende insgesamt (ohne Weststrasse) *	409	772	+89%
	in Strassencafés*	164	423	+158%
	auf Bänken, Mauern etc. sitzende Personen *	57	170	+198%
	Stehende oder auf Tram/Bus wartende Personen*	169	144	-15%
	Sitzplätze auf öffentlichen Bänken**	22-28	115-136	+ ~ 400%
	Sitzplätze in Strassencafés **	244	474	+75%
	Besetzungsgrad Strassencafés **	11%	18%	+57%

* Summe der 6 Beobachtungszeitpunkte um 10, 12, 14, 16, 18 und 20 Uhr

** Hängt etwas davon ab, wie eng die Menschen zusammensitzen (wollen) bzw. wie viel Platz pro Person benötigt wird.

2. Ausgangslage und Projektziele

2.1 Kurzbeschreibung Flankierende Massnahmen Westumfahrung

Im Frühling 2009 wurde die Westumfahrung der Stadt Zürich eröffnet. Dadurch wurden die Strassen und Plätze auf Stadtgebiet entlang der ehemaligen Transitachse Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse vom Motorfahrzeugverkehr entlastet. Diese bestand seit den frühen 1970er Jahren und erstreckte sich von Schwamendingen bis zur Autobahnauffahrt der A3 im Bereich Sihlhölzli an der Manessestrasse. Um zu erreichen, dass der Durchgangsverkehr auf die Umfahrung geleitet und der Quellverkehr möglichst direkt dem Autobahnnetz zugeführt wird, wurden flankierende Massnahmen auf dem Stadtgebiet umgesetzt (FlaMaWest). Dazu gehörten unter anderem die Abklassierung und Umgestaltung der Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse sowie die zweistreifige Verkehrsführung in der Seebahnstrasse mit je einer Fahrspur pro Richtung im Gegenverkehr und zusätzlichen Abbiegestreifen bei den Kreuzungen. Diese Massnahmen erlaubten es, mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr sowie zum Verweilen zu schaffen. Dazu trugen die Vergrösserung der Trottoirflächen, die Pflanzung von Bäumen, die Einführung von Tempo 30 und von Begegnungszonen sowie die Gestaltung der Plätze bei. Insbesondere der 5000 m² grosse Bullingerplatz, der 2'200 m² grosse Anny-Klaw-Platz und der 2'000 m² grosse Brupbacherplatz dienen nun als Begegnungsorte im Quartier, wo Kinder spielen, Menschen sitzen, sich begegnen, Kaffee trinken und einfach da sein können. Die umgestalteten Strassen der FlaMaWest wurden im Frühling 2012 eröffnet und der Quartierbevölkerung übergeben.

2.2 Gesamtkonzept Wirkungsanalysen

Die vorliegende Studie ist eingebettet in eine Reihe von Untersuchungen zu den Auswirkungen der Westumfahrung:

- Die grossräumig orientierten Wirkungskontrollen zur Westumfahrung und zur A4 im Knonauseramt zeigten vor allem die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr auf – siehe dazu zum Beispiel Mötteli et al. (2011) und Kuster et al. (2014).
- Die vorliegende Untersuchung vertieft den Aspekt der FlaMaWest- Auswirkungen im Gebiet der Stadt Zürich speziell bezogen auf den Fuss- und Veloverkehr sowie die Aufenthaltsnutzung.
- Darüber hinaus bestehen zahlreiche auf sozio-demographische und wirtschaftliche Merkmale bezogene Vorher-Erhebungen, so z.B. von Landolt (2005), von Villiger (2006) und von der ZHdK/ZHAW (2008).
- Nicht zuletzt wurden diverse räumliche Mikrozensusanalysen nach der Eröffnung durchgeführt, so z.B. von Wimmer et al. (2014) zur Feinabstimmung am Bullingerplatz sowie zur Nutzung des Brupbacher- und des Anny-Klaw-Platzes von Emmenegger et al. (2012 und 2013).
- Eine gute Übersicht über das Vorgehen, die flankierenden Massnahmen und deren qualitativen Auswirkungen wird im Artikel von Blesi et al. (2012) gegeben.

2.3 Projektziele

Zur Analyse des Fuss- und Veloverkehrs und der Aufenthaltsnutzung wurde im Jahr 2008 die Ausgangssituation in einer Vorher-Untersuchung dokumentiert¹. Im Jahr 2013, also ein Jahr nach der Einweihung der umgestalteten Strassen (vgl. Chronologie unten), wurden mittels der Nachher-Untersuchung die quantitativen und qualitativen Auswirkungen analysiert, mit dem Ziel, folgende Forschungsfragen zu beantworten:

- Wie hat sich das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen entlang der umgestalteten Achsen und an einzelnen Parallel- sowie Querstrassen verändert?
- Wie hat sich die Querbarkeit der bisherigen Durchgangsachsen für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für Kinder und ältere Personen verändert?

¹ Sauter Daniel, Kunz Melanie, Slukan Viktoria und Formoso Mauro 2010: Die Westtangente 2008 vor Eröffnung der Umfahrung. Fuss- und Veloverkehrsaufkommen, Verweilen im öffentlichen Raum, Schulwege und Begleitung. Im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich.

- Welche Auswirkungen hatte die Verkehrsberuhigung auf den (Pendler-)Veloverkehr Richtung Innenstadt bzw. von dort in die Quartiere Hard, Sihlfeld, Alt-Wiedikon?
- Wie hat sich die Aufenthaltsnutzung entlang der Sihlfeld- und Weststrasse durch die Aufwertung verändert, insbesondere auf den neu gestalteten Plätzen?
- Hat es eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl der Kindergartenkinder und jüngsten Schülerinnen und Schüler gegeben? Müssen sie nun weniger häufig von Erwachsenen begleitet werden?

2.4 Chronologie

Die Vorher- und Nachher-Erhebungen zum Fuss- und Veloverkehr lassen sich wie folgt platzieren (Quelle: Blesi et al. 2012):

- 2008 Vorher-Erhebung, Referenzzustand (September) (=> vgl. Sauter et al., 2008)
- 2009 Verkehrsübergabe Westumfahrung Zürich (4. Mai)
- 2010 Eröffnung Seebahnstrasse im Gegenverkehr (2. August)
- 2012 Einweihung der umgestalteten entlasteten Strassen der FlaMaWest (24. Mai)
- 2013 Nachher-Erhebung (August / September) (=> dieser Bericht)

2.5 Überblick über den Inhalt des Berichts

Im folgenden Kapitel 3 wird das Erhebungskonzept vorgestellt mit einem Überblick über die eingesetzten Methoden, die Erhebungstage, dem Wetter und dem Erhebungssperimeter.

Im Kapitel 4 werden die Resultate der Zählungen des Fussgänger- und Velo-Längsverkehrs präsentiert. Zum einen die Ergebnisse der Erhebungen entlang der (ehemaligen) Westtangente sowie den Parallel- und Querachsen und zum andern der Fuss- und Veloverkehr über die Brücken und die Innenstadtverbindungen zu Pendlerverkehrszeiten. Zudem werden die Anteile der Velofahrenden auf dem Trottoir dargestellt.

Kapitel 5 enthält die Ergebnisse der Erhebungen zu den querenden Fussgängerinnen und Fussgänger. Dabei interessieren auch die Anteile nach Geschlecht und Alter und bei den Kindern der Anteil derer, die begleitet werden.

In Kapitel 6 sind die Resultate der Befragung der Schulkinder zu finden: mit welchen Verkehrsmitteln kommen die Kinder zur Schule und werden sie dabei von Erwachsenen begleitet. Hat sich diese Begleitung seit der Vorher-Erhebung verändert hängt diese Begleitung und hängt dies allenfalls mit der notwendigen Querung der ehemaligen Westtangente zusammen?

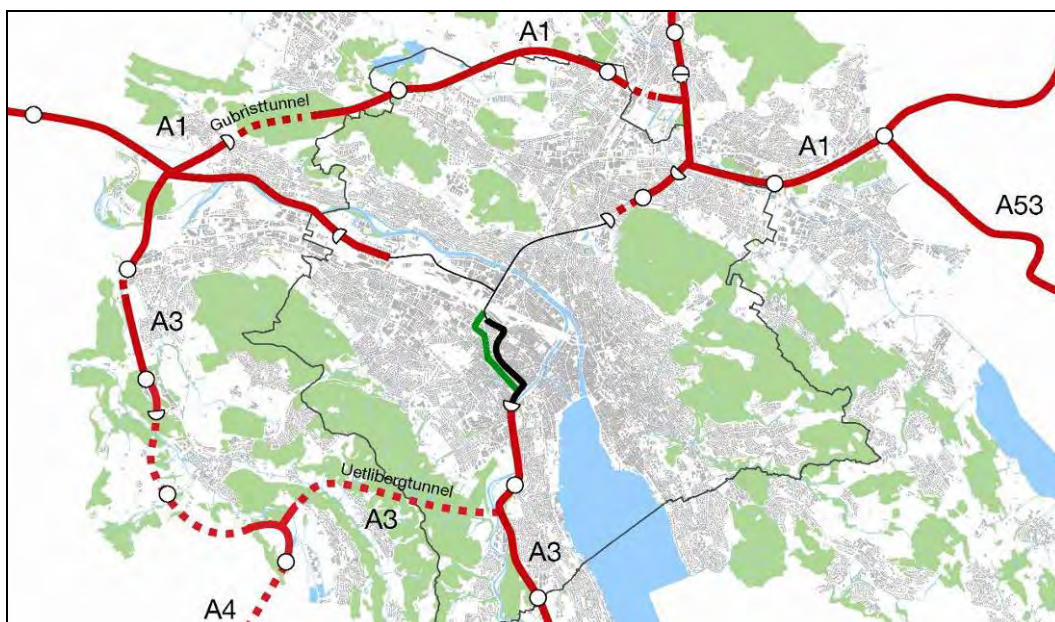
Kapitel 7 umfasst eine Darstellung der Veränderungen des Verweilens im öffentlichen Strassenraum entlang der ehemaligen Westtangente sowie einen Vergleich der drei Plätze: Bullinger-, Anny-Klaw-, und Brupbacherplatz.

In Kapitel 8 wird anhand eines kurzen Exkurses die soziodemographische Entwicklung geschildert, insbesondere wie sich die Bevölkerungszusammensetzung über die Zeit verändert hat.

Kapitel 9 enthält einige Vorher-Nachher-Fotos, die das Tiefbauamt der Stadt Zürich zusammengestellt hat.

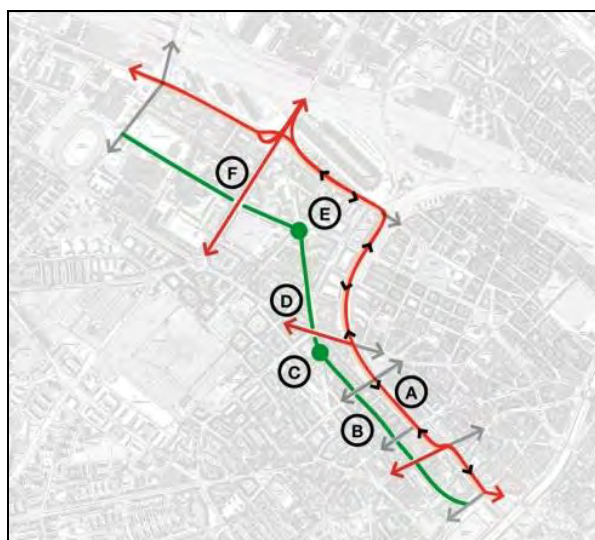
Der Bericht wird abgeschlossen mit einem Literaturverzeichnis sowie 4 Anhängen. Anhang 1 enthält das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen pro Stunde auf den Brücken. Anhang 2 enthält eine Fiche für jede Zählstelle, auf der die jeweiligen Daten verzeichnet sind. Im Anhang 3 ist der Fragebogen für die Schulwege abgebildet und Anhang 4 enthält über je einen Tag im Jahr 2008 und 2013 die Aufenthaltsnutzung dargestellt in einem Plan.

Abbildung 1: Übersicht über das Hochleistungsstrassennetz in und um die Stadt Zürich



Quelle: Tiefbauamt der Stadt Zürich in Blesi et al. 2012

Abbildung 2: Die Westtangente mit den flankierenden Massnahmen in der Übersicht



A Seebahnstrasse

B Weststrasse

C Brupbacherplatz (Knoten Gertrud-/Weststrasse)

D Sihlfeldstrasse

E Bullingerplatz

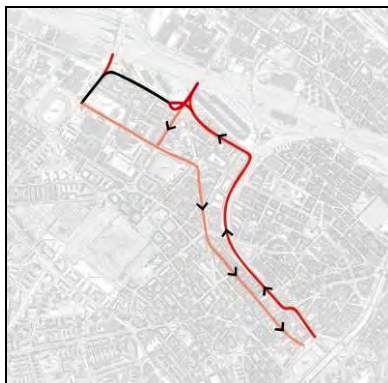
F Hardstrasse

— Innerstädtische Haupteerschliessung

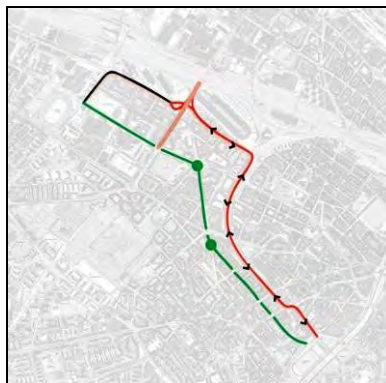
— Verkehrsberuhigte Quartierstrassen und Plätze

→ Auf den städtischen Verbindungsstrassen, welche die Haupteerschliessung kreuzen (graue Pfeile), werden Tram, Bus und Velos dank teilweiser separater Spurführung bevorzugt. Zu Fussgehende und Velofahrende erhalten, wo möglich, mehr Raum.

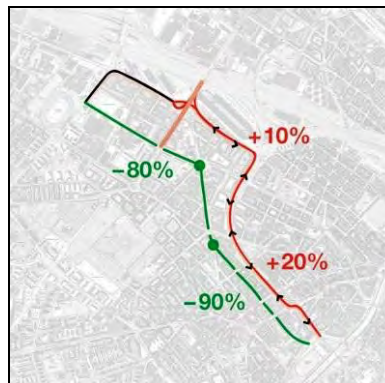
Abbildung 3: Arbeitsschritte der Umgestaltung Westtangente



Mai 2009 bis Sommer 2010: Die Seebahn- und Weststrasse werden von je zwei auf eine Fahrspur reduziert.



Sommer 2010 bis Ende 2011: Bis im Sommer 2010 ist der Umbau der Seebahnstrasse für den Gegenverkehr abgeschlossen. Die Weststrasse wird zur Quartierstrasse umgebaut.



Ab Frühjahr 2012: Die Umgestaltungen sind abgeschlossen. Das Verkehrsaufkommen auf der West-, Sihlfeld- und Bullingerstrasse reduziert sich um 80 bis 90 Prozent. Das Verkehrsaufkommen auf der Seebahn- und Hohlstrasse erhöht sich um 10 bis 20 Prozent.

Quelle: Tiefbauamt der Stadt Zürich

3. Erhebungskonzept

3.1 Eingesetzte Methoden im Überblick

Im Rahmen des Projekts kamen die folgenden drei Methoden zum Einsatz:

Zählung des Fuss- und Veloverkehrs (Kapitel 4 & 5)

Die Zählung erfolgte sowohl in der Vorher- wie Nachher-Erhebung in vier verschiedenen Modulen mit nur geringen Abweichungen, auf die im jeweiligen Kapitel genauer hingewiesen wird:

- entlang der (ehemaligen) Westtangente (Längsverkehr) (vgl. Kap. 4.2): An der Hard-, Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse sowie Seebahnstrasse wurden zwischen 7 und 20 Uhr die FussgängerInnen und Velofahrenden nach Strassenseite und Richtung manuell gezählt (Zählstellen 1, 3, 7, 14 und 15, vgl. Plan, Abbildung 5 unten). Velos auf dem Trottoir wurden separat vermerkt. Miterfasst wurden auch so genannte fahrzeugähnliche Geräte (Trottinets, Kickboards, Laufvelos etc.).
- an ausgewählten Parallel- und Querstrassen (Längsverkehr) (vgl. Kap. 4.2): Zentral-, Zurlinden-, Zweier- und Birmensdorferstrasse sowie Badener- und Erismannstrasse (Zählstellen 8, 12, 16, 17, 18, 19). Es wurde zu den gleichen Zeiten und auf die gleiche Art wie entlang der Westtangente gezählt.
- zu Pendlerzeiten (7-9 und 16-19 Uhr) an den Verbindungsachsen in die Innenstadt (vgl. Kap. 4.3), die über die Brücken beim Einschnitt der Eisenbahnlinie Chur/Luzern (zwischen Hohl- und Zweierstrasse) verlaufen sowie an der Birmensdorfer-, Werd- und Manessestrasse (die Eisenbahn verläuft hier im Tunnel). Zudem wurde der Fuss- und Veloverkehr über die Hardbrücke erfasst. Wie im Längsverkehr wurden Richtung, Strassenseite und Anteil der Velos auf dem Trottoir erhoben (Zählstellen A bis L).
- an 8 Übergängen über die Westtangente zwischen Hardplatz und Brupbacherplatz (vgl. Kap 5), ebenfalls zwischen 7 und 20 Uhr (Zählstellen 2, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 13). Dabei wurden die Personen nach Alter grob unterschieden: Kinder bis 14 Jahre, SeniorInnen ab 65 Jahre, übrige Personen. Zudem wurde erfasst, ob die Kinder zu Fuss von einer erwachsenen Person begleitet wurden.

Befragung zum Schulweg (Kapitel 6)

- Mittels einer Kurzbefragung der Kindergartenkinder sowie der SchülerInnen der 1. und 2. Primarklassen in den Schulhäusern Sihlfeld (mit den Kindergärten Bullingerhof) und Zurlinden (mit den Kindergärten Wiedikon) wurde die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg erhoben. Die KlassenlehrerInnen haben dabei 2008 wie 2013 je an zwei Morgen die Kinder bei ihrer Ankunft im Schulhaus gefragt, wie sie in den Kindergarten bzw. in die Schule gekommen sind, ob sie dabei begleitet wurden und die (ehemalige) Westtangente überqueren mussten.

Aufenthaltsbeobachtung (Kapitel 7)

- Mit der so genannten „Blitzlicht“-Methode wurden alle Personen erfasst, die sich im Strassenraum aufhielten und dort für kürzere oder längere Zeit verweilten (z.B. in einem Strassencafé oder angelehnt an eine Mauer). Diese Beobachtung fand alle zwei Stunden zwischen 10 und 20 Uhr statt, was insgesamt 6 Messzeitpunkte ergab. Die Erhebung fand entlang der Sihlfeldstrasse zwischen Bullingerplatz und Brupbacherplatz (vorher) beziehungsweise bis zur Zweierstrasse (nachher) statt – jeweils mit einem speziellen Fokus auf die Plätze dazwischen sowie den Bereich rund ums Lochergut.

3.2 Erhebungstage

Die Vorher- und Nachher-Erhebungen fanden zur jeweils gleichen Jahreszeit bei vergleichbaren Wetterbedingungen an zwei Mittwochen sowie an je zwei Dienstagen bzw. Donnerstagen statt – jeweils nach den Sommerferien.

Tabelle 1: Erhebungstage in der Übersicht

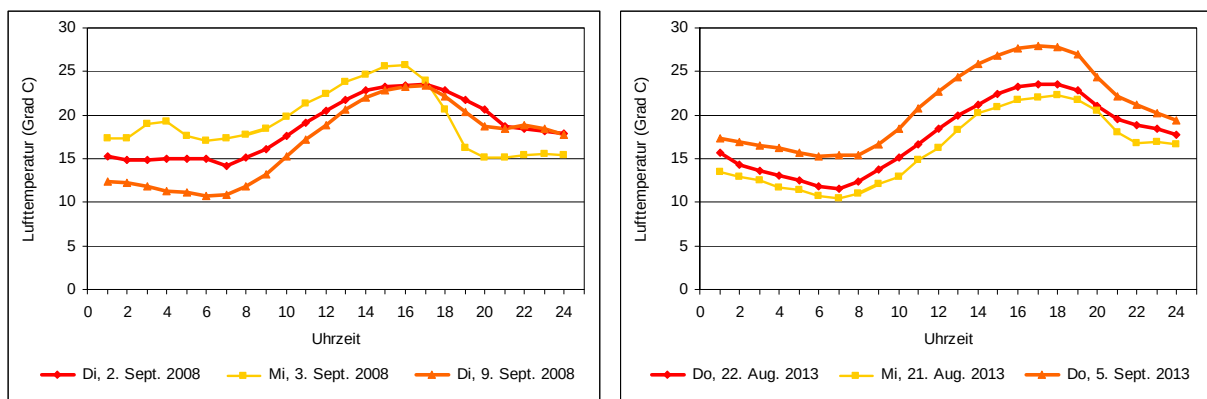
	Erhebung Längsverkehr, Querachsen, Übergänge & Aufenthalt	Zählung Verbindungsachsen Innenstadt (Brücken)	Kontroll-/Ergänzungserhebungen
2008	Di, 2. & 9. September	Mi, 3. September	----
2013	Do, 22. Aug. & 5. September	Mi, 21. August	Di, 3. & 24. September

Weil am 22. August 2013 eine Spontankundgebung auf dem Bullingerplatz stattfand und sich zudem zahlreiche italienische und schweizerische Fussballfans auf dem Weg ins Letzigrundstadion befanden, wurde der Abend im Bereich Bullingerplatz, Hardstrasse am 3. September 2013 nachgezählt. In der Woche mit dem Zähltermin vom 5. September 2013 war zudem jüdisches Neujahr Rosh Ha-Shannah, an dem sich überdurchschnittlich viele Personen zur und von der Synagoge bewegten und traditionsgemäss viele Familienbesuche stattfanden. Aus diesem Grund wurde an den Zählstellen um die Synagoge am Nachmittag des 24. September 2013 nochmals nachgezählt.

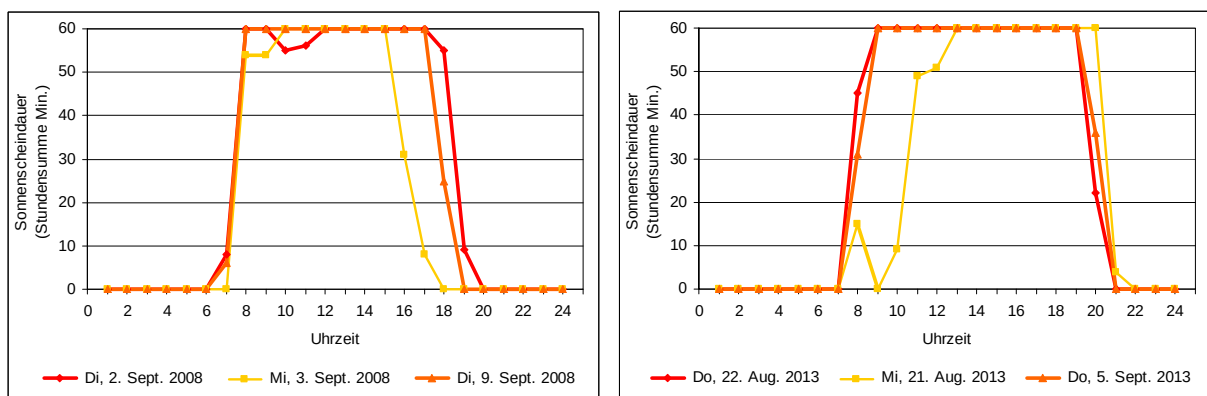
3.3 Wetter

Das Wetter hat vor allem einen Einfluss auf das Verweilen im öffentlichen Raum, auf Veloverkehr und das Zufussgehen in der Freizeit. Weniger betroffen ist der Fussverkehr beim Pendeln und Einkaufen. Die Wetterbedingungen waren an allen Erhebungstagen sehr ähnlich mit viel Sonnenschein und warmen Temperaturen. Ausnahme bildete ein Gewitter am frühen Abend des Mittwochs, 3. September 2008 (Vorher-Erhebung). Die Tageshöchsttemperaturen betrugen 2008 je nach Erhebungstag zwischen 23 und 26 Grad, 2013 waren es zwischen 22 und 28 Grad. Die Sonne war einzig am Mittwochabend der Vorher-Erhebung und am Mittwochmorgen der Nachher-Erhebung etwas weniger zu sehen.

Abbildung 4: Temperaturverlauf und Sonnenscheindauer an den Erhebungstagen 2008 und 2013
(Quelle: Meteo Schweiz)



Temperaturverlauf 2008 (links) bzw. 2013 (rechts)

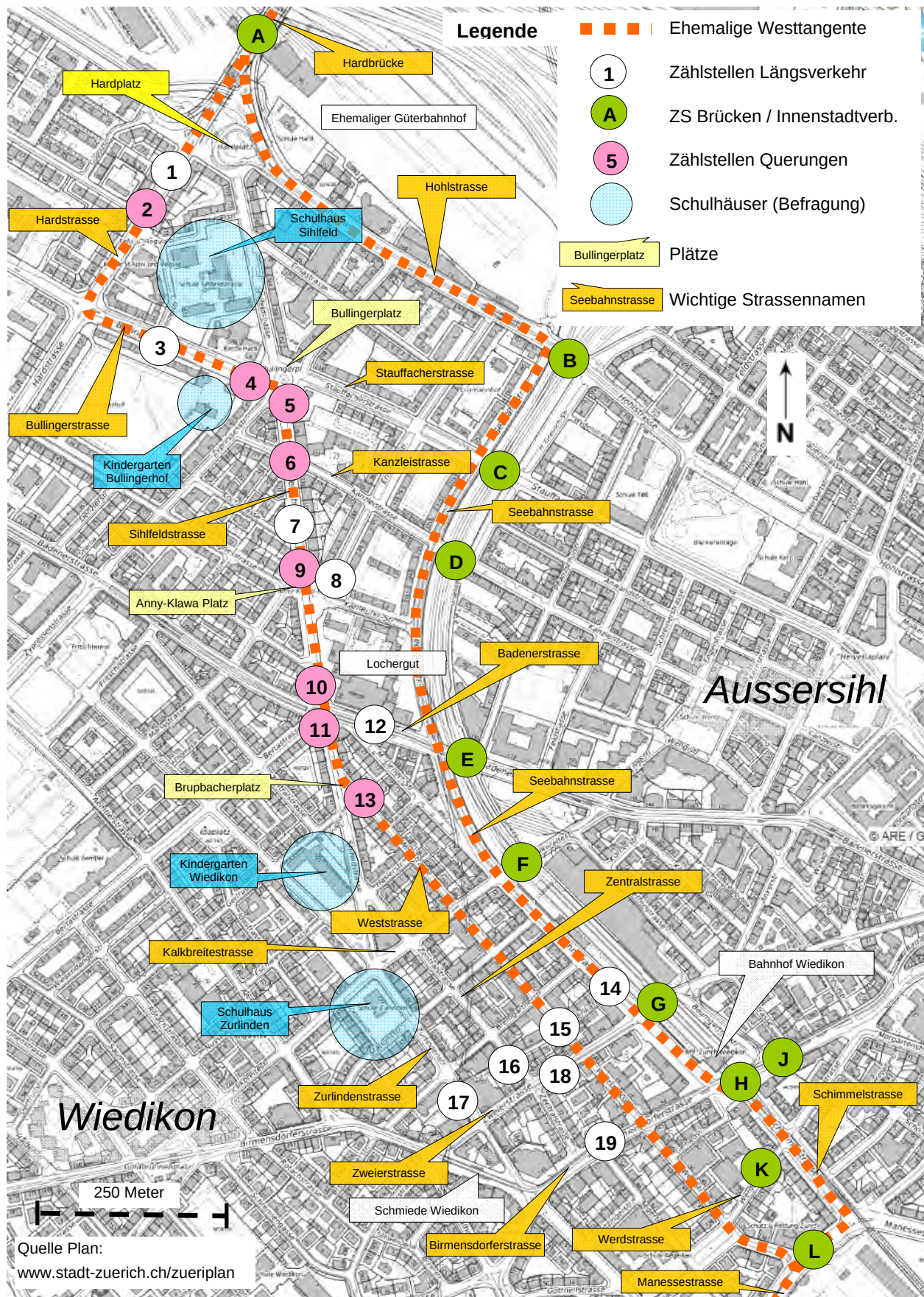


Sonnenscheindauer 2008 (links) bzw. 2013 (rechts)

3.4 Perimeter der Erhebung

Die Erhebung umfasste den Bereich der (ehemaligen) Westtangente zwischen Hardbrücke und Manessestrasse sowie angrenzende Parallel- und Querachsen, siehe Übersichtsplan auf der folgenden Seite.

Abbildung 5: Übersicht über die Erhebungen in den Gebieten Aussersihl und Wiedikon. Gestrichelt dargestellt ist die ehemalige Westtangente. Nummern und Buchstaben zeigen die Zählstellen an

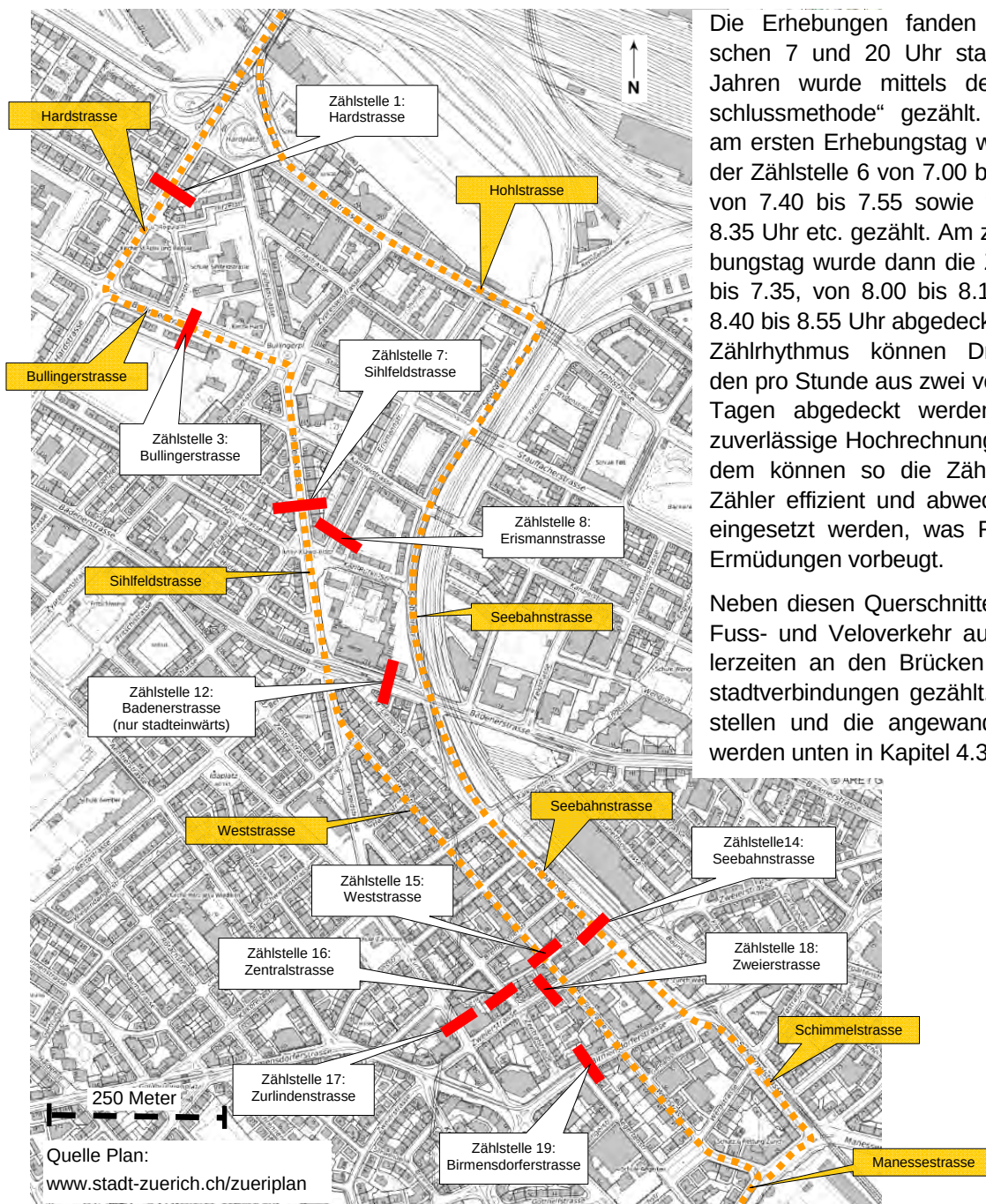


4. Fuss- und Veloverkehrsaufkommen (Längsverkehr)

4.1 Ziel, Methodik und Übersichtsplan

Das Ziel dieses Erhebungsteils besteht darin, die Veränderungen zwischen vorher und nachher bei der Zahl der FussgängerInnen und Velofahrenden, die sich längs der (ehemaligen) Westtangente entlang bewegen sowie allfällige Verschiebungen auf parallele bzw. quer dazu stehende Achsen sichtbar zu machen. Auf der (ehemaligen) Westtangente wurden Zählstellen an der Hard-, Bullinger-, Sihlfeld-, West- und Seebahnstrasse eingerichtet. Bei den Parallelachsen wurden Zählstellen an der Zentral- und Zurlindenstrasse sowie bei den Querachsen solche an der Zweier-, Birmensdorfer-, Badener- und Erismanstrasse betrieben (vgl. Plan).

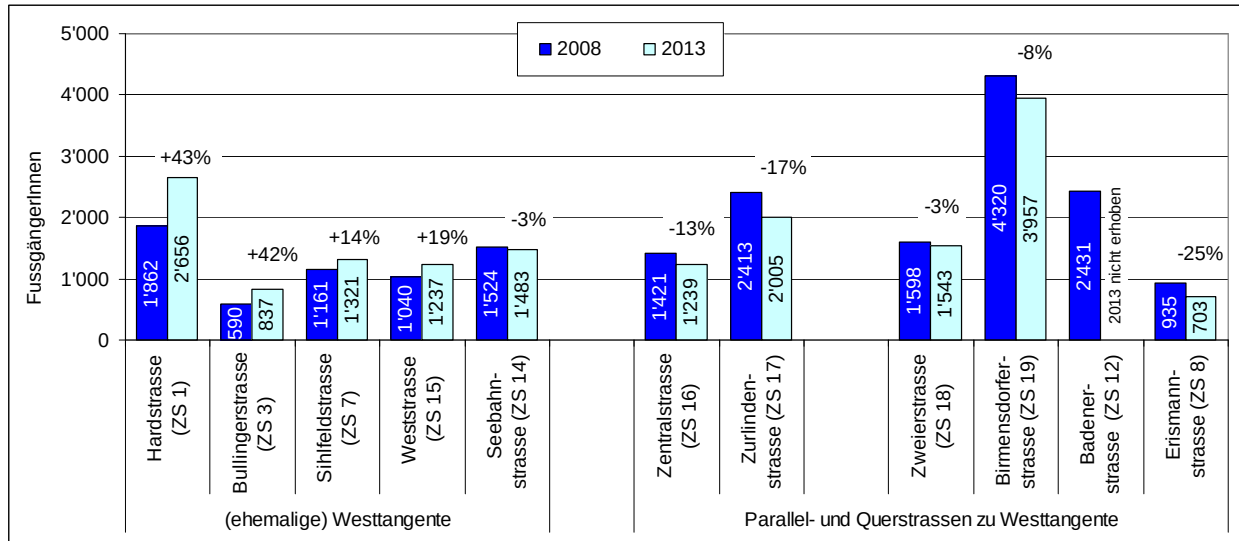
Abbildung 6: Übersicht der Zählstellen entlang der (ehemaligen) Westtangente, deren Parallel- und Querstrassen



4.2 Fuss- und Veloverkehr entlang der (ehemaligen) Westtangente, den Parallel- und Querachsen

4.2.1 Deutliche Zunahme des Fussverkehrs entlang der ehemaligen Westtangente

Abbildung 7: Fussverkehrs-Aufkommen pro Tag (7-20 Uhr) entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013



Das Fussverkehrsaufkommen entlang der nun verkehrsberuhigten und neu gestalteten Strassenabschnitte hat überall deutlich zugenommen. Besonders hoch ist der Zuwachs an der Hardstrasse mit +43%. Hierzu dürfte eine Reihe von Gründen beigetragen haben: Zum einen die deutlich bessere Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr mit der besseren Zugänglichkeit der Hardbrücke, die neuen oberirdischen Querungsmöglichkeiten und die damit verbundene bessere Erschliessung der Tram- und Bushaltestellen (Tram Nr. 8, Buslinien Nr. 31, 33 und 72). Zum Zweiten dürfte die Siedlungsentwicklung in Zürich West, insbesondere auf dem ehemaligen Maag-Areal mit dem Prime-Tower und weiterer Bürogebäude sowie Wohnhäuser, zu mehr Quell- und Zielverkehr geführt haben (vgl. dazu auch die Daten zur Hardbrücke in Kapitel 4.3).

Ebenfalls hoch ist der Anstieg des Fussverkehrs entlang der Bullingerstrasse. Die absolute Zahl der Zufussgehenden ist allerdings deutlich geringer als in der Hardstrasse. Zuwächse beim Fussgänger-Längsverkehr sind auch an der Sihlfeld- (+14%) und der Weststrasse (+19%) zu verzeichnen. Gemessen an den Veränderungen hätte jedoch auch ein grösserer Zuwachs erwartet werden können.

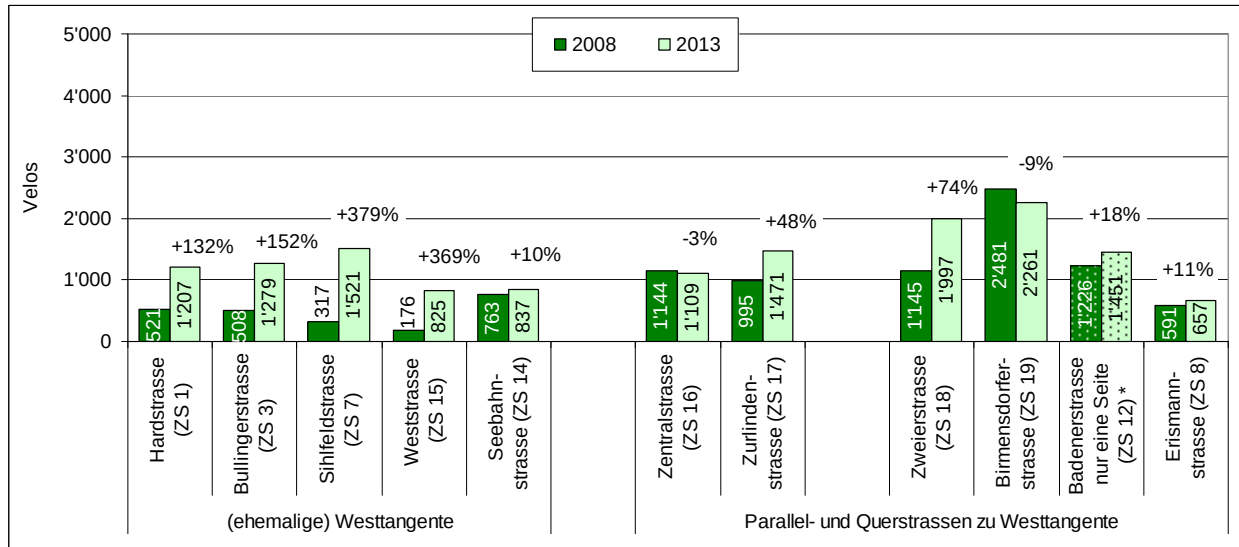
An der Seebahnstrasse gibt es keine Veränderung – hier hat der Motorfahrzeugverkehr deutlich zugenommen. Das Fussverkehrsaufkommen beträgt knapp 1'500 Personen pro Tag, was auf die nahen Versorgungseinrichtungen wie der Post oder den Bahnhof Wiedikon zurückgeführt werden kann.

Betrachtet man die parallel zur West- und Seebahnstrasse verlaufenden Routen der Zentral- und Zurlindenstrasse sind gar Rückgänge beim Fussverkehrsaufkommen von -13% bzw. -17% festzustellen. Vermutlich wurden hier Wege verlagert – sowohl klein- wie grossräumig. An den stärker in die Innenstadt hinein verlaufenden Achsen der Zweier- und Birmensdorferstrasse sind die Rückgänge mit -3% bzw. -8% geringer. Einzig an der Erismannstrasse ist ebenfalls ein Rückgang von 25% festzustellen, was im Einklang steht mit den dortigen Querungen der ehemaligen Westtangente (vgl. unten). An der Badenerstrasse wurden aufgrund der verschobenen Tramhaltestelle 2013 keine Fussgängererhebungen mehr durchgeführt.

Über alle Zählstellen gesehen, wurden 2013 praktisch gleich viele Zufussgehende gezählt wie bereits 2008, nämlich knapp 17'000. Dies deutet darauf hin, dass es nicht zu mehr Fusswegen, sondern vor allem zu einer Verlagerung derselben gekommen ist. Immer unter der Annahme, dass es sonst keine signifikanten Veränderungen bei der Wohnbevölkerung und den Arbeitsplätzen gegeben hat. Im Schnitt hat der Fussverkehr entlang der ehemaligen Westtangente um einen Fünftel (22%) zu- und an den Parallelachsen um 15% abgenommen. An den Querstrassen resultierte ein Rückgang von 9%.

4.2.2 Vervielfachung des Veloverkehrs entlang der ehemaligen Westtangente

Abbildung 8: Veloverkehrs-Aufkommen pro Tag (7-20 Uhr) entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013



* An der Badenerstrasse wurde nur eine Seite, nämlich die Seite Brupbacherplatz, gezählt. Die Werte sind deshalb nicht direkt mit den anderen Zählstellen vergleichbar.

Beim Veloverkehr ist ein deutliches Wachstum festzustellen. Entlang der ehemaligen Westtangente hat sich die Zahl der Velos mindestens verdoppelt bis fast vervierfacht. Am deutlichsten sind die Zuwächse an der Sihlfeld- und der Weststrasse, also dort, wo die Beruhigung am stärksten ausgefallen ist. Etwas geringer ist mit +152% der Zuwachs an der ebenfalls stark beruhigten Bullingerstrasse. Und selbst an der noch immer stark befahrenen Hardstrasse verkehren 2013 knapp zweieinhalb Mal so viele Velos wie noch 2008. Mit einem Zuwachs von 10% ist die Zunahme an der Seebahnstrasse etwas geringer aber immer noch bemerkenswert, ist doch das Aufkommen etwa gleich hoch wie an der Weststrasse und dies, obwohl an diesem Ort keine Velomassnahmen ergriffen worden sind.

An den Parallelachsen fällt die unterschiedliche Entwicklung auf zwischen der Zentralstrasse, wo es praktisch keine Veränderung gab (-3%) und der Zurlindenstrasse, wo 48% mehr Velos verkehrten. Offenbar wurden hier von zahlreichen Personen Routen neu gewählt. Insbesondere bei der Verbindung in Richtung Lochergut ist eine Verlagerung von der Zentral- auf die Zurlindenstrasse zu beobachten. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die empfohlene Route über die Zurlindenstrasse vom Hertersteg her mit dem Umbau der Schmiede Wiedikon attraktiver wurde und deshalb häufiger genutzt wird.

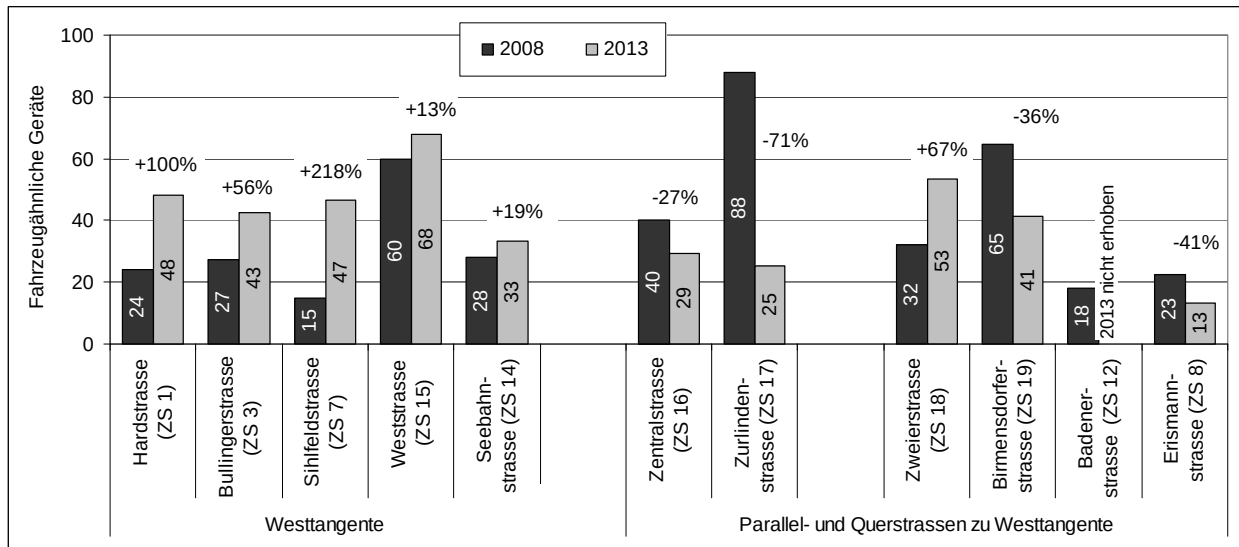
Bei den Zugängen in die Innenstadt fällt der hohe Zuwachs an der Zweierstrasse (+74%) auf, der auf die Velomassnahmen (Veloweg Richtung Innenstadt, Velostreifen stadtauswärts) zurückzuführen sein dürfte. Dafür hat die Birmensdorferstrasse etwas an Aufkommen eingebüsst (-9%), ist aber mit über 2'200 Velos pro Tag immer noch eine der am stärksten frequentierten Velozählstellen. Weil die Zweierstrasse nun viel attraktiver ist, könnte es zu einem Verlagerungseffekt von der Birmensdorferstrasse auf diese Achse gekommen sein.

Mit dem Lückenschluss an der Badenerstrasse wurde das (legale) Befahren dieser Strecke in Richtung Innenstadt überhaupt erst ermöglicht. 2008 bestand noch keine Veloroute stadteinwärts, aber weil die Verbindung einem grossen Bedürfnis entsprach, wurde sie trotzdem häufig benutzt. Nun resultiert ein Zuwachs von 18%. Dies trotz der zuweilen engen Verhältnisse an der Lichtsignalanlage beim Knoten mit der Seebahnstrasse. Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei der Zahl an der Badenerstrasse nicht um eine Querschnittszählung handelt. Wegen der im Projekt umgesetzten Lückenschliessung der Veloroute interessierte für die Erhebung nur die Seite Brupbacherplatz, wo somit vor allem stadteinwärts fahrende Velos gezählt worden sind. Der Querschnitt ist mit der Zählstelle E (Brücke Badenerstrasse) abgedeckt.

Insgesamt resultiert ein Zuwachs von rund 50% über alle Zählstellen. Entlang der ehemaligen Westtangente ist der Zuwachs mit 148% bedeutend höher. Aber auch im Durchschnitt der Parallelachsen ist der Zuwachs mit +21% und entlang der Querstrassen ist einem solchen von +17% beträchtlich.

4.2.3 Mehr Fahrzeugähnliche Geräte entlang der ehemaligen Westtangente

Abbildung 9: Aufkommen von Fahrzeugähnlichen Geräten pro Tag (7-20 Uhr) entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013



Das Aufkommen von Fahrzeugähnlichen Geräten (FäG), bei denen es sich in erster Linie um Trottinettes und Kickboards handelt, ist im Vergleich zum Fuss- und Veloverkehr gering. Vor allem Kinder nutzen diese Fahrzeuge. Die flankierenden Massnahmen scheinen aber auch hier dazu beigetragen zu haben, dass sie die Kinder vermehrt nutzen bzw. von ihren Eltern vermehrt die Erlaubnis zu deren Nutzung erhalten. So sind im Schnitt entlang der ehemaligen Westtangente 55% mehr solcher Geräte im Einsatz. Den grössten Zuwachs verzeichnet die Sihlfeldstrasse mit einer Verdreifachung der Nutzung. An der Weststrasse war sie schon 2008 relativ hoch und hat nun nochmals etwas zugenommen. Auf den Parallelachsen – Zentral- und Zurlindenstrasse – ist demgegenüber eine markante Abnahme von -27% bzw. gar von -71% an der Zurlindenstrasse festzustellen. Eine gewisse Uneinheitlichkeit der Entwicklung wird durch die geringe absolute Zahl sowie die Hochrechnung verursacht. In diesem Sinn schwierig zu interpretieren sind die Zunahme der FäG-Nutzung an der Zweier- (+67%) und die Abnahmen an der Birmensdorfer- (-36%) sowie der Erismannstrasse (-41%).

Über alle Zählstellen gerechnet, ergibt sich für 2008 und 2013 ein praktisch identisches Aufkommen von 400 FäG's. Damit ist die Gesamtentwicklung ähnlich wie beim Fussverkehr, was plausibel ist, selbst wenn einzelne Zählstellen von diesem Muster abweichen.

4.3 (Pendler-) Fuss- und Veloverkehr an Brücken & Innenstadt-Verbindungen

Viele Pendlerwege zu Fuss und mit dem Velo, die Richtung Innenstadt führen, kreuzten die (ehemalige) Westtangente an einem oder mehreren Punkten. Um den Einfluss der flankierenden Massnahmen auf das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen zu prüfen, wurden in diesem Erhebungsteil die Fussgänger- und Veloströme zu den Pendlerzeiten am Morgen und Abend an zehn verschiedenen Stellen erhoben.

Aufgrund der Tatsache, dass die meisten Verbindungen in Richtung Innenstadt bzw. aus dieser hinaus über Brücken beim Bahneinschnitt Wiedikon (Eisenbahnlinie Richtung Chur und Luzern) führen und damit die Wege ein Stück weit kanalisiert werden, können die Pendler-Bewegungen relativ einfach und zu grossen Teilen erhoben werden.

Die Zählquerschnitte lagen im Gebiet zwischen der Hardbrücke und der Manessestrasse: auf der Hardbrücke, auf den Brücken von Hohl-, Stauffacher-, Kanzlei-, Badener-, Kalkbreite- und Zweierstrasse, an der Birmensdorfer-, Werd- und Manessestrasse.

Abbildung 10: Plan mit der Übersicht über Zählstellen an den Brücken und Innenstadt-Verbindungen



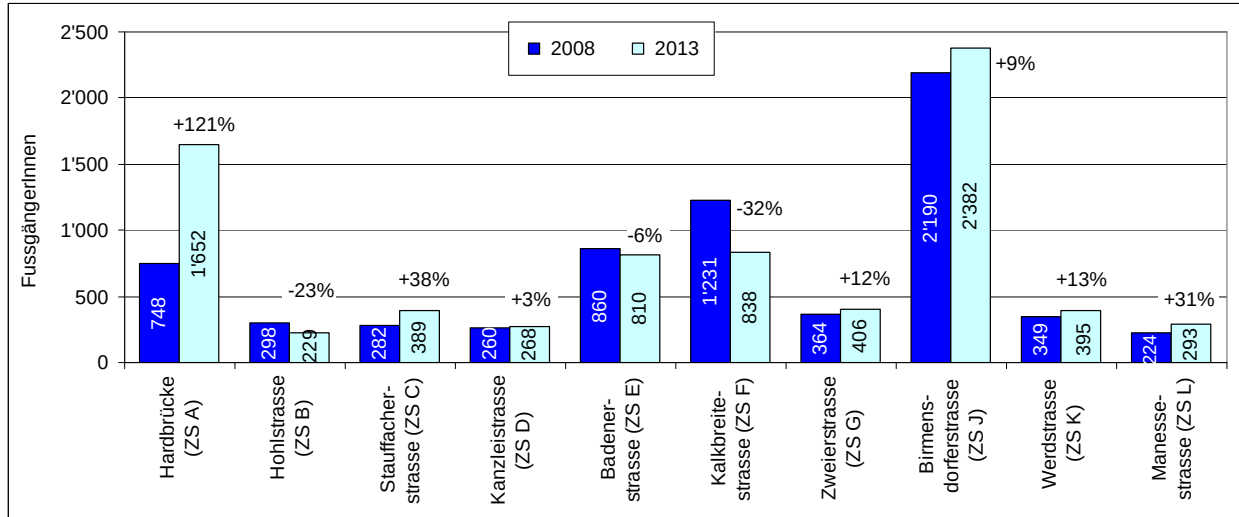
Die letzten drei der oben genannten Stellen führen nicht über Brücken, da hier die Eisenbahnlinie unterirdisch verläuft, aber sie liegen in der virtuellen Fortsetzung der anderen Verbindungen und decken die direkten Fuss- und Veloverbindungen in die Innenstadt (bzw. aus dieser heraus) ab.

Die Zählungen fanden von 7 bis 9 Uhr und von 16 bis 19 Uhr jeweils durchgehend statt. Methodisch wurde gleich vorgegangen wie bei den Zählungen des Längsverkehrs.

Aufgrund der Komplexität der Verkehrsströme mussten die Zählstellen an der Birmensdorferstrasse für den Fuss- und Veloverkehr räumlich etwas getrennt werden. An der Zählstelle H wurde der Veloverkehr und an der Zählstelle J der Fussverkehr erfasst, um die Einflüsse durch ein- und aussteigende Trampassagiere sowie der Bahnhofs-NutzerInnen zu reduzieren.

4.3.1 Mehr pendelnde FussgängerInnen über die Hardbrücke; unterschiedliche Entwicklungen auf den andern Innenstadtverbindungen

Abbildung 11: Aufkommen des Pendler-Fussverkehrs morgens (7-9 Uhr) und abends (16-19 Uhr) zusammen an den Brücken 2008 und 2013



Auffallend ist, dass sich die Zahl der FussgängerInnen über die Hardbrücke mit +121% mehr als verdoppelt hat. Dazu dürften vor allem vier, teilweise miteinander zusammenhängende Gründe beigetragen haben:

- Direktere und komfortablere Wegführung: Im Rahmen der Sanierung der Hardbrücke (2009-2011) wurden die Trottoirs und Rampen für den Fussverkehr verbreitert und direkter geführt, womit die Zugänglichkeit zur Brücke und zum Bahnhof Hardbrücke deutlich verbessert wurde.
- Entwicklung in Zürich West: Vor allem der Bau des Prime-Tower auf dem ehemaligen Maag-Areal sowie die Siedlungsentwicklung in Zürich West allgemein dürften zu mehr Quell- und Zielverkehr – auch über die Hardbrücke – geführt haben. Allein im Prime-Tower arbeiten rund 2'000 Personen.
- Mehr öV-Passagiere: Die SBB vermeldeten deutlich mehr Ein- und Aussteigende am Bahnhof Hardbrücke: 2008 waren es werktäglich 39'200 Personen. 2012, dem Jahr, für das die neuesten Daten verfügbar sind, lag die Zahl bei 49'000 Personen, was einem Zuwachs von 25% entspricht. Auch wenn der grösste Teil dieser Personen Richtung Zürich West ausgerichtet sein dürfte, ist ein Teil von ihnen vermutlich auch Richtung Aussersihl unterwegs.
- Höhere Auslastung der Busse: Die Nutzung der Buslinien 72 und 33 ist stark angestiegen, was mit der Siedlungsentwicklung zusammenhängt. In Spitzenzeiten kann am Hardplatz kaum mehr zugestiegen werden. Ein Teil der potenziellen Busspassagiere bevorzugt deshalb wohl gewollt oder ungewollt die eigenen Füesse.

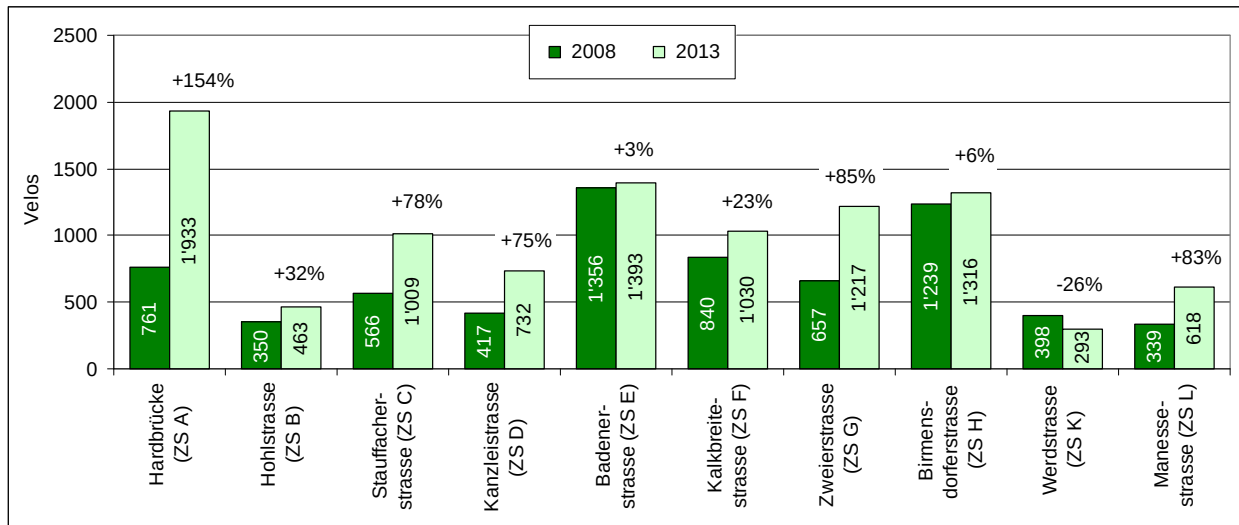
Bewegten sich 2008 noch 56% der Zufussgehenden auf der westlichen Brückenseite, kehrte sich das Verhältnis 2013 um. Nun gingen 54% auf der Ostseite, also auf der Seite des ehemaligen Güterbahnhofs.

Neben der Hardbrücke sind auch die Brücken an der Badener- und Kalkbreitestrasse für den Fussverkehr von Bedeutung. Deutlich am meisten PassantInnen, nämlich knapp 2'400 in den 5 Stunden von 7 bis 9 sowie von 16 bis 19 Uhr, weist die Birmensdorferstrasse auf. In der Spitzenstunde am Abend zwischen 17 und 18 Uhr bewegten sich 600 Personen an der Zählstelle vorbei; das sind 50 (+9%) mehr als noch 2008. Einen Zuwachs gab es auch an der Stauffacher- (+31%), Manesse- (+31%) sowie an der Werd- (+13%) und der Zweierstrasse (+12%). Die absoluten Zahlen des Pendlerverkehrsaufkommens zu Fuss hier sind aber relativ gering. An der Hohl-, Badener- und der Kalkbreitestrasse befanden sich 2013 Baustellen, die jeweils eine Seite des Trottoirs blockierten. Dies könnte mitverantwortlich für den Rückgang an jenen Zählstellen sein.

Abgesehen vom Zuwachs über die Hardbrücke gibt über alle Brücken bzw. Zugangswege in die Innenstadt gesehen, praktisch keine Veränderung des Fussverkehrsaufkommens. Unterschiede gibt es über den Tag: Am morgen mehr Fussverkehr (+10%), am Nachmittag/Abend weniger (-6%).

4.3.2 Infrastrukturverbesserungen bringen deutlich mehr Velopendelnde

Abbildung 12: Aufkommen des Pendler-**Veloverkehrs** morgens (7-9 Uhr) und abends (16-19 Uhr) zusammen an den Brücken 2008 und 2013



Beim Veloverkehr gab es mit einer Ausnahme an allen Brücken und Zugängen zur Innenstadt deutliche Zuwächse, insgesamt um 45%. Den grössten Zuwachs mit einer fast Verdreifung an Velofahrenden verzeichnet die Hardbrücke. Dies weil sie nun für den Veloverkehr gut und deutlich gefahrloser erreichbar und befahrbar ist als vorher. Zudem dürften teilweise dieselben Gründe wie beim Fussverkehr ihre Wirkung entfaltet haben.

2013 fuhr mit 62% ein noch etwas grösserer Anteil auf der Ostseite der Hardbrücke – also auf der Seite des ehemaligen Güterbahnhofs – als 2008. In jenem Jahr lag der Anteil bei 58%.

Ebenfalls deutlich dazu gewonnen hat die Zweierstrasse (+85%), was auf die dortigen baulichen Verbesserungen (Veloweg stadteinwärts und Velostreifen stadtauswärts) zurückgeführt werden kann. Im Weiteren fallen mit Zuwächsen in dieser Grössenordnung die Manessestrasse (+83%) sowie die Brücken bei der Stauffacher- (+78%) und Kanzleistrasse (+75%) auf. Ihr Aufkommen liegt zwischen 600 und 1'000 Velos zu den Pendlerzeiten. An der Hohl- und Kalkbreitestrasse resultieren etwas geringere Zunahmen (+32% bzw. +23%), was auch mit den dortigen Baustellen (Tramdepot Kalkbreite) im Zusammenhang stehen könnte.

Die Badener- und Birmensdorferstrasse weisen mit +3% bzw. +6% zwar nur geringe Veränderungen auf. Aber an beiden Orten herrscht in absoluten Zahlen ein grosses Veloverkehrsaufkommen mit 1'400 bzw. 1'300 Velos zu den Pendlerzeiten. Insbesondere an der Badenerstrasse konnte zudem Richtung Innenstadt eine wichtige Lücke im Velowegnetz geschlossen werden, was sich am hohen Aufkommen auf der Brücke zeigt.

Die Werdstrasse verzeichnet als einziger Querschnitt eine Abnahme im Rahmen von einem Viertel (-26%), dies allerdings auf einem absolut gesehen, tiefen Niveau. Der Grund für die Abnahme könnte darin liegen, dass nun gleich mehrere Routen parallel zur Werdstrasse zur Verfügung stehen, die deutlich attraktiver sind und schneller ins Stadtzentrum führen.

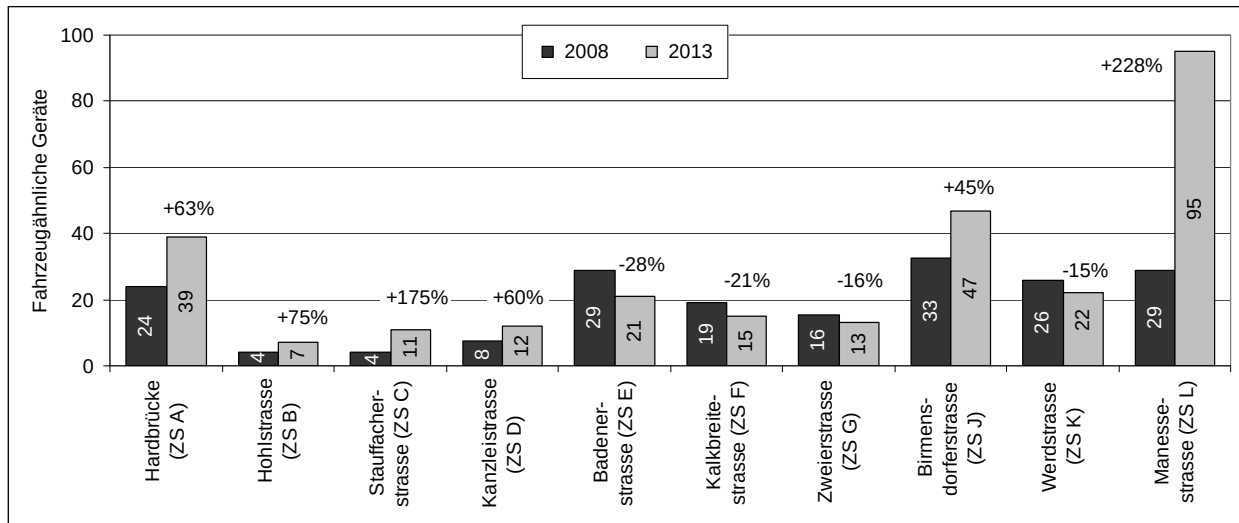
Im Vergleich von Fuss- und Veloverkehr zeigt sich, dass die meisten Brücken nun für den Velopendlerverkehr bedeutender sind als für den Fussverkehr. 2008 waren das Fuss- und das Veloverkehrsaufkommen meist noch näher beieinander. Nun verkehren mit Ausnahme der Birmensdorferstrasse und der Werdstrasse überall mehr Velos als FussgängerInnen.

In den zwei Morgenstunden (7-9 Uhr) pendelten knapp 4'000 Velofahrende über alle Brückenzählstellen, in den drei Abendstunden (16-19 Uhr) waren es etwas mehr als 6'000 Velofahrende, insgesamt passierten also rund 10'000 Velos die Zählstellen (2008 waren es noch rund 7'000 Velos).

Nimmt man die Hardbrücke aus, so resultiert über alle Brücken bzw. Innenstadtverbindungen ein Zuwachs von 31%.

4.3.3 Quartiereffekte bei den Fahrzeugähnlichen Geräten

Abbildung 13: Aufkommen des **Fahrzeugähnlichen Geräte** morgens (7-9 Uhr) und abends (16-19 Uhr) zusammen im Pendlerverkehr an den Brücken 2008 und 2013



Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) sind relativ selten im Vergleich zum Velo- und Fussverkehr. Aber auch hier lässt sich zwischen 2008 und 2013 ein Anstieg an der Mehrzahl der Brücken feststellen. Insgesamt über alle Brücken gesehen, beträgt der Zuwachs 48%. Deutlich am höchsten ist der Anteil der FäG's an der Manessestrasse, wo sie vor allem von den dort zirkulierenden jüdischen Schulkindern benutzt werden. Hier ist mit einer Verdreifachung auch deutlich der höchste Anstieg feststellbar. An der Hardbrücke sind es eher vereinzelte PendlerInnen welche solche Geräte einsetzen. Aufgrund der kleinen Zahl erscheinen die Veränderungen grösser als sie real und insbesondere im Verhältnis zu den anderen Verkehrsmitteln sind.

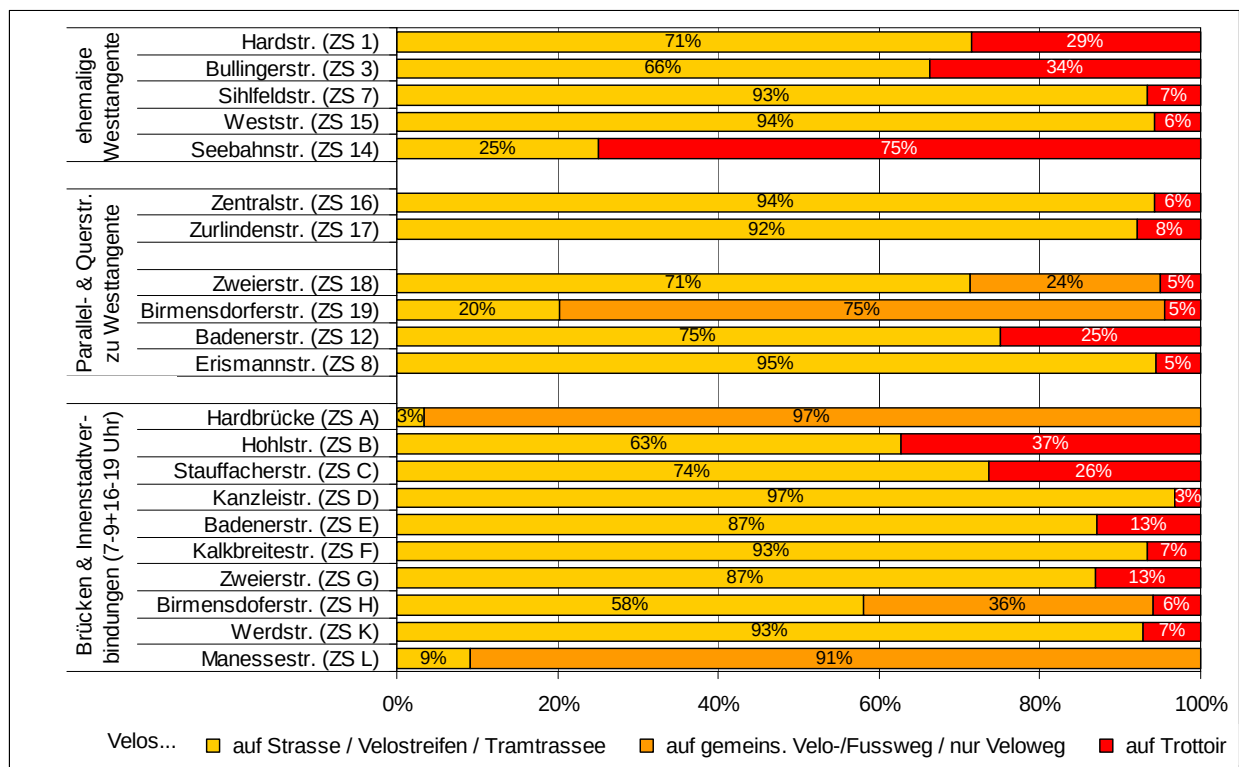
4.4 Veloführung und Veloanteile auf Trottoirs

4.4.1 Veloführung und Verhalten der Velofahrenden 2013

Die Veloführung entlang der ehemaligen Westtangente und über die Brücken bzw. der Innenstadtverbindungen ist unterschiedlich. Meist wird das Velo auf der Fahrbahn geführt. Zum Teil gibt es einen leicht vertikal versetzten Veloweg wie neu auf der stadteinwärts führenden Seite der Zweierstrasse und der stadtauswärts führenden Seite der Birmensdorferstrasse bei Zählstelle 19. An letzterer wurde 2008 das Velo noch auf dem Trottoir geführt. Diese Variante, also die gemeinsame Führung auf dem Trottoir wird 2013 nur noch auf der Hardbrücke angewandt. Radstreifen auf der Fahrbahn sind zum Beispiel auf der Hardstrasse, der Zweierstrasse stadtauswärts und an verschiedenen Brücken und Innenstadtverbindungen wie zum Beispiel auf der Brücke bei der Stauffacherstrasse zu finden.

An den meisten Zählstellen liegt der Anteil der Velos, die (illegal) auf dem Trottoir fahren – gemessen am gesamten Veloverkehrsaufkommen am jeweiligen Querschnitt – unter 10%. Ausnahmen bilden die Hard-, Seebahn- und Badenerstrasse sowie bei den Brücken die Hohl- und die Stauffacherstrasse. Knapp über den 10% liegen auch die Brücken an der Badener- und Zweierstrasse. Bei den Brücken ist zu berücksichtigen, dass die Erhebungen immer nur während der Pendlerzeiten von 7-9 Uhr und von 16-19 Uhr stattgefunden haben.

Abbildung 14: Veloführung und Verhalten der Velofahrenden auf Strecken entlang der ehemaligen Westtangente, den Quer- und Parallelstrassen sowie den Brücken 2013



Zum Teil sind Gründe für die Benutzung des Trottoirs durch Velofahrende nachvollziehbar. So ist zum Beispiel der hohe Anteil von 75% an der Seebahnstrasse dadurch erklärbar, dass es nun mehr motorisierten Verkehr hat, aber keine Velomassnahmen umgesetzt worden sind. Zudem ist auf Höhe der Zählstelle das Trottoir relativ breit und die Post auf dieser Seite liegt relativ nah. Zahlreiche Velofahrende biegen wieder ins Quartier ab und es macht für sie keinen Sinn, für nur eine kurze Strecke auf die andere Strassenseite zu wechseln.

Die Veloanteile auf dem Trottoir auf der Hohlstrasse scheinen dem hohen MIV-Aufkommen geschuldet. Hier ist zudem die südliche Brückenseite bei der Einmündung der Seebahnstrasse gesperrt, was einige Velofahrende veranlassen dürfte, über das andere Trottoir auszuweichen.

An der Bullingerstrasse dürften alte Gewohnheiten den Ausschlag für den relativ hohen Anteil an Velos auf dem Trottoir geben. Früher wurde das Velo auf der Seite Bullingerhof auf einem gemeinsamen Fuss- und Radweg hinter den parkierten Autos hindurchgeführt. Mit der Einführung von Tempo 30 soll das Velo nun

die Fahrbahn benutzen. Das ist offensichtlich noch nicht bei allen angekommen, deshalb der hohe Anteil von rund einem Drittel (34%) der Velofahrenden auf dem Trottoir.

An der Hardstrasse wurde auf der Richtung Hardbrücke führenden Seite Velostreifen eingerichtet. Trotzdem beträgt der Veloanteil auf dem Trottoir 29%. Offenbar fühlen sich die Velofahrenden noch immer nicht sicher oder sie wählen die bequemere Variante auch wegen der Busse. Da das Trottoir hier nicht sehr breit ist und ein hohes Fussverkehrsaufkommen herrscht, kommt es immer wieder zu Konflikten.

Auf der Brücke bei der Stauffacherstrasse werden die Trottoirs von 26% der Velofahrenden benutzt; etwas mehr von jenen, die Richtung Bullingerplatz unterwegs sind als von jenen in der Gegenrichtung. Dies obwohl in beide Richtungen ein Velostreifen besteht. Möglich ist, dass die Velofahrenden vom Bullingerplatz her bereits auf dem (breiten) Trottoir fahren, da auf der Strasse die Parkplätze versetzt sind und ein relativ hohes Motorfahrzeugaufkommen herrscht, was das Vorankommen zuweilen behindern kann.

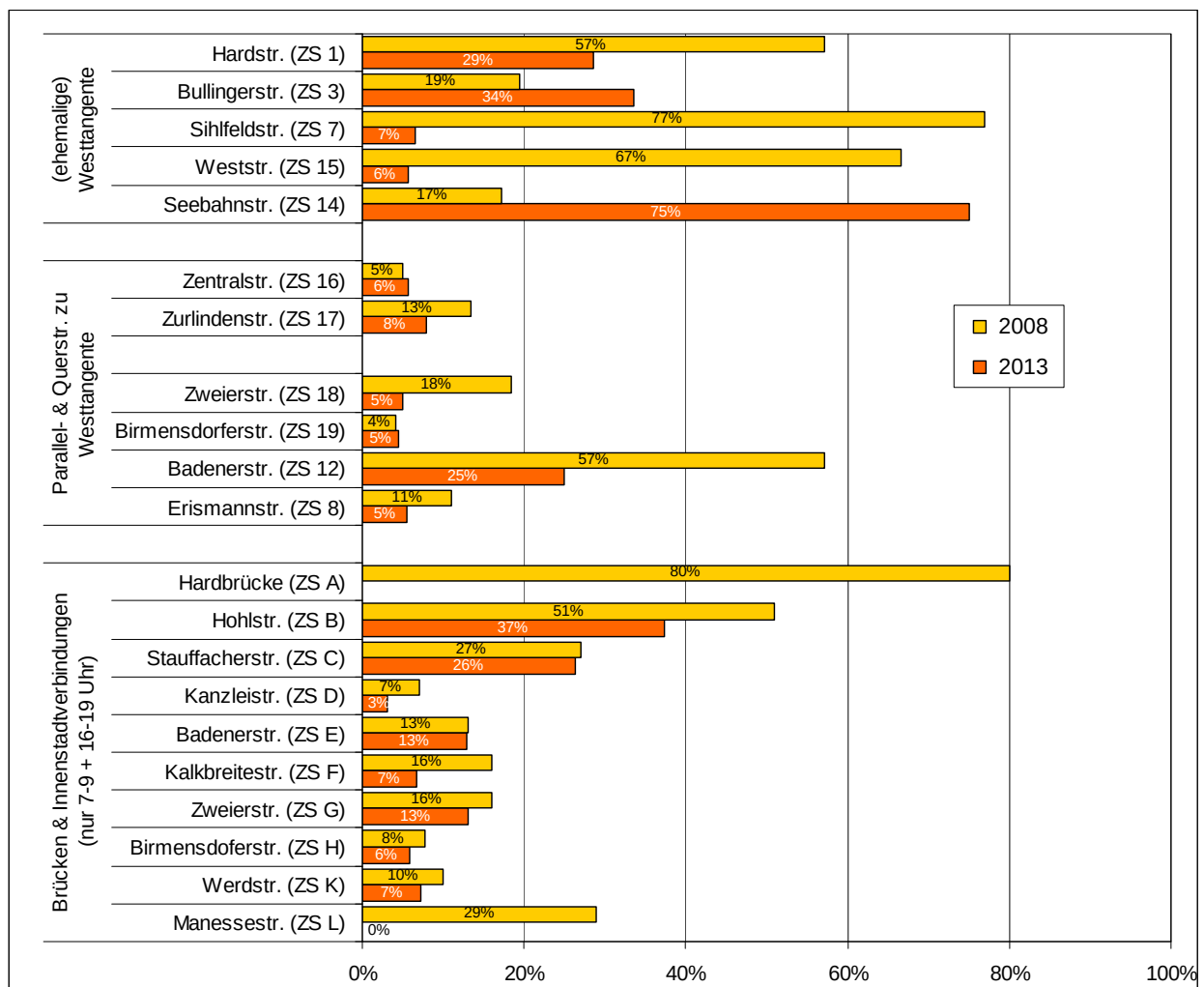
Der ebenfalls relativ hohe Anteil an der Badenerstrasse (ZS 12) mit 25% dürfte daran liegen, dass dort die einspurenden Motorfahrzeuge vor dem Lichtsignal stadteinwärts das Weiterkommen der Velos behindern. Dies obwohl es eine Veloeinspurstrecke mit vorgezogenem Haltebalken gibt und die Wegführung ausgeschildert ist. Oft scheint der Weg über das Trottoir einfacher zu sein.

Auf der Brücke bei der Zweierstrasse wird vor allem das Trottoir auf Seite des Tramdepots benutzt, möglicherweise, weil ein Teil der Velos Richtung Bahnhof Wiedikon abbiegt und man leicht auf das Trottoir auf-fahren kann. Die Anteile sind sowohl am Morgen wie am Abend relativ hoch.

4.4.2 Veloanteile auf dem Trottoir sinken, absolut gesehen aber nicht immer

Relativ gesehen, nimmt der Anteil der Velofahrenden auf dem Trottoir mit wenigen Ausnahmen deutlich ab.

Abbildung 15: Anteile der Velos auf dem Trottoir im Vergleich 2008 und 2013



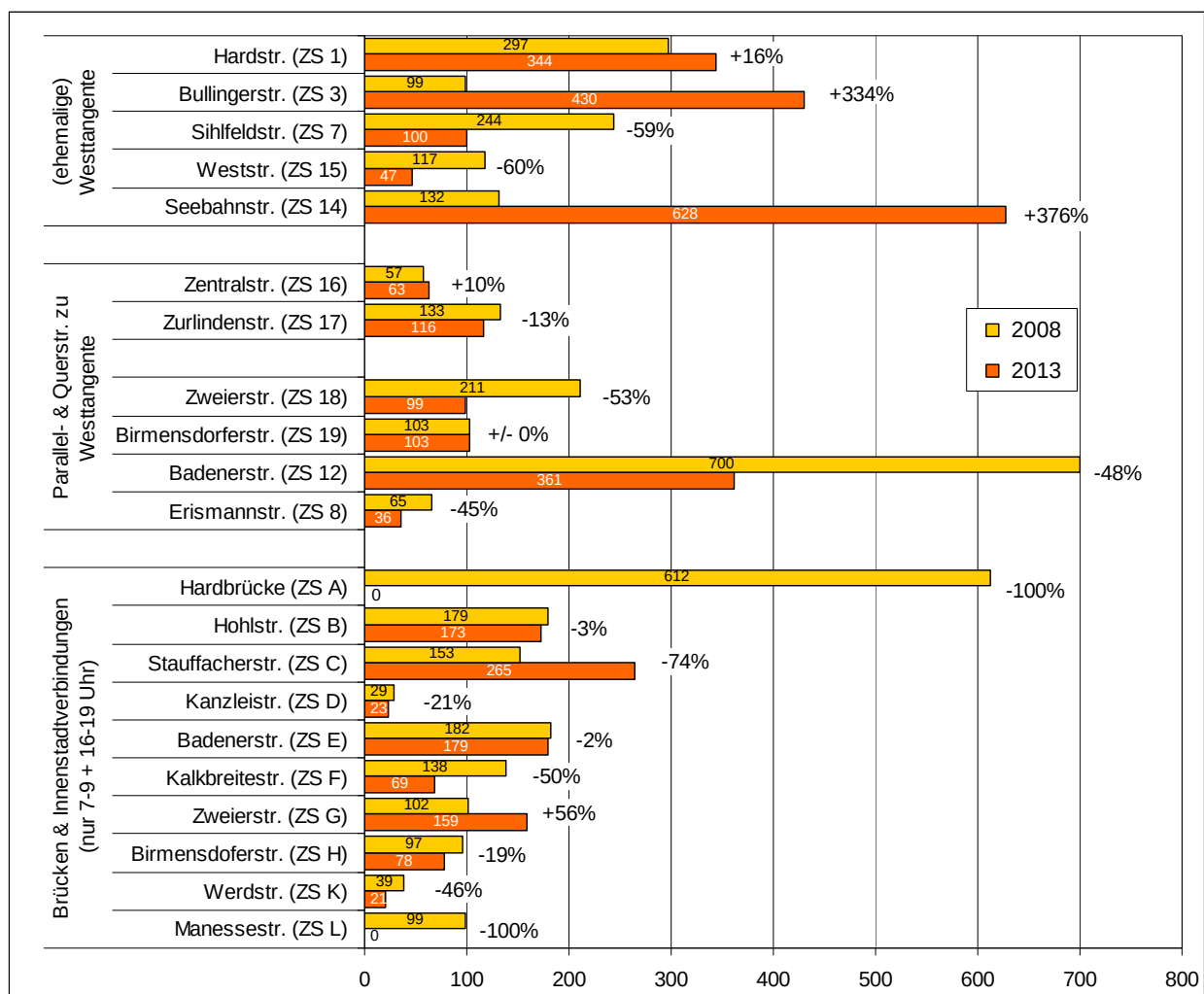
Der Grossteil der Velofahrenden bewegt sich 2013 also weniger auf dem Trottoir als noch 2008. Dies ist vor allem dem geringeren MIV-Aufkommen sowie den Beruhigungsmassnahmen und verbesserten Infrastrukturen zuzuschreiben. Man vergleiche nur die Trottoirbenutzung an der Sihlfeld- und Weststrasse, die 2008 – wenig erstaunlich – 77% bzw. 67% betrug und nun auf einen Durchschnitt von 6% bis 7% fiel. Dies ist auch die Grössenordnung an den meisten anderen Strassen mit Ausnahme der bereits oben erwähnten Abschnitte.

Betrachtet man das Ganze aus der Perspektive der absoluten Zahlen, fällt die Bilanz nicht mehr ganz so positiv aus. An verschiedenen Strassen hat die Zahl der Velos und damit die Störung der Zufussgehenden nicht so stark abgenommen wie aufgrund der ergriffenen Velomassnahmen (Streifen, T-30 etc.) hätte erwartet werden können.

Weil es deutlich mehr Velos hat, fahren an der Bullingerstrasse nun auch absolut gesehen wesentlich mehr auf dem Trottoir, da wo früher der gemeinsame Fuss-/Radweg war. An der Hardstrasse fahren 2013 16% mehr Velos auf dem Trottoir (344 anstatt 297) als noch 2008. Auch auf den Brücken an der Stauffacher- und der Zweierstrasse hat die Zahl der Velos auf dem Trottoir zugenommen. Auf der Brücke an der Stauffacherstrasse von 153 auf 265, was einer Zunahme von 74% entspricht und bei der Brücke Zweierstrasse von 102 auf 159, ein Plus von 56%. Auf beiden Brücken sind Velomassnahmen vorhanden (Velostreifen) und es gilt Tempo-30.

Die Spitzenplätze bei der Nutzung des Trottoirs 2013 nehmen die Seebahnstrasse ein mit über 600 Velos pro Tag (7-20 Uhr) (2008: 132 Velos; bisher keine Velomassnahmen) und die Badenerstrasse mit 360 Velos pro Tag (2008: 700 Velos; nur stadteinwärts führende Seite gemessen; Velomassnahmen umgesetzt). Auf der Hardbrücke und der Manessestrasse wird das Velo neu auf einem gemeinsamen Fuss- und Radweg geführt, so dass keine Veloanteile auf dem Trottoir mehr in der Statistik erscheinen.

Abbildung 16: Absolute Zahlen von Velos auf dem Trottoir im Vergleich 2008 und 2013



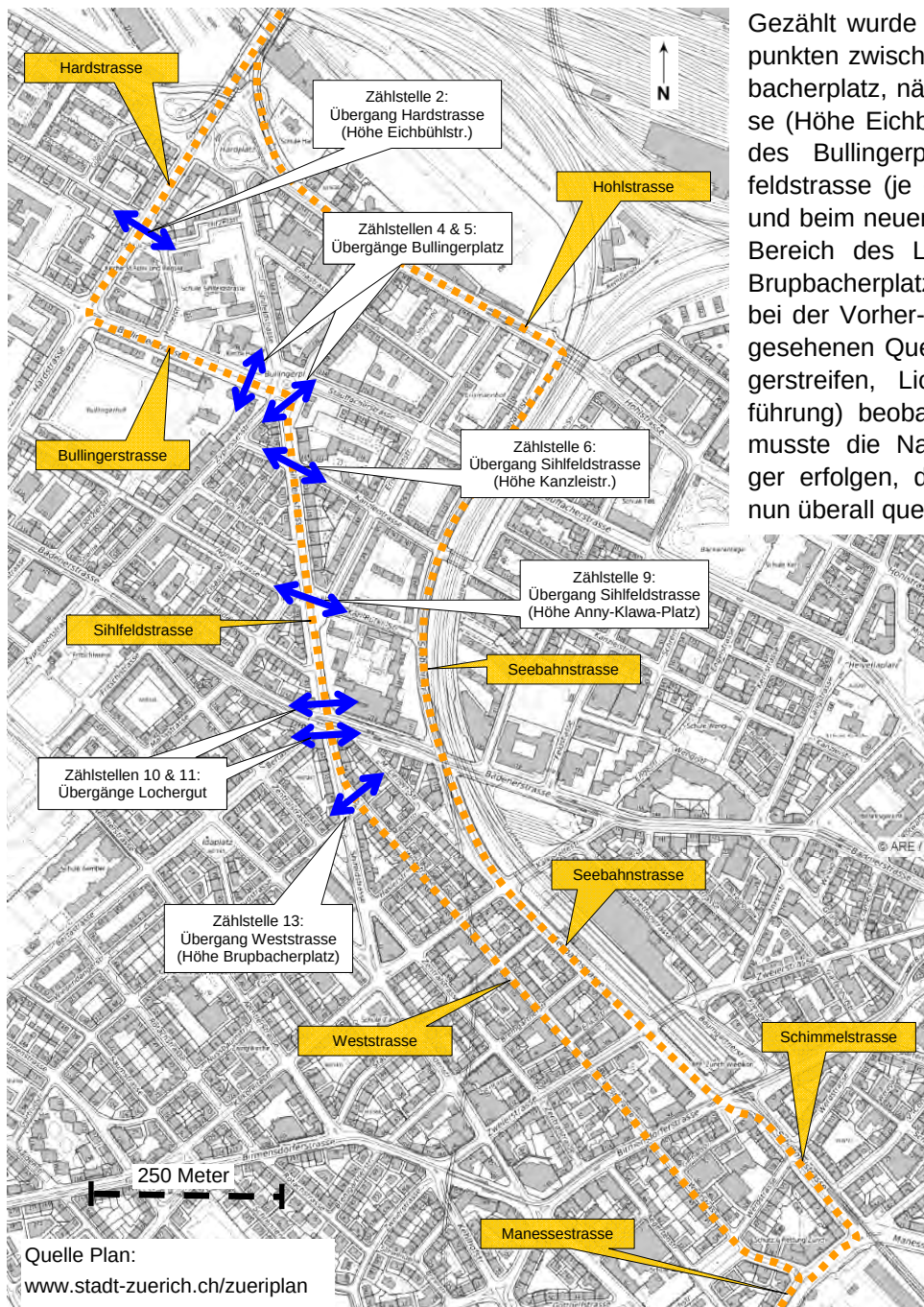
5. Fussverkehr nach Alter bei Querungen

5.1 Ziel, Methodik und Übersichtsplan

Ziel dieses Erhebungsteils ist es, herauszuarbeiten, wie sich die Überquerbarkeit der bisherigen Durchgangssachse vor allem für den Fussverkehr, insbesondere für Kinder und ältere Personen mit den flankierenden Massnahmen verändert hat. Eine allfällige Begleitung der Kinder durch erwachsene Personen wird als Indikator genommen, inwieweit den Kindern eine selbständige Querung der Strasse erlaubt wird.

Das Alter der Menschen musste jeweils von den Zählpersonen geschätzt werden, so dass es sich nur um eine Annäherung handelt. Bei den Begleitungen ist zu berücksichtigen, dass diese bei allen Kindern erfasst wurde, also auch bei solchen, die noch zu klein sind, um allein bzw. selbständig mobil zu sein.

Abbildung 17: Plan mit den Zählstellen an ausgewählten Übergängen entlang der Westtangente

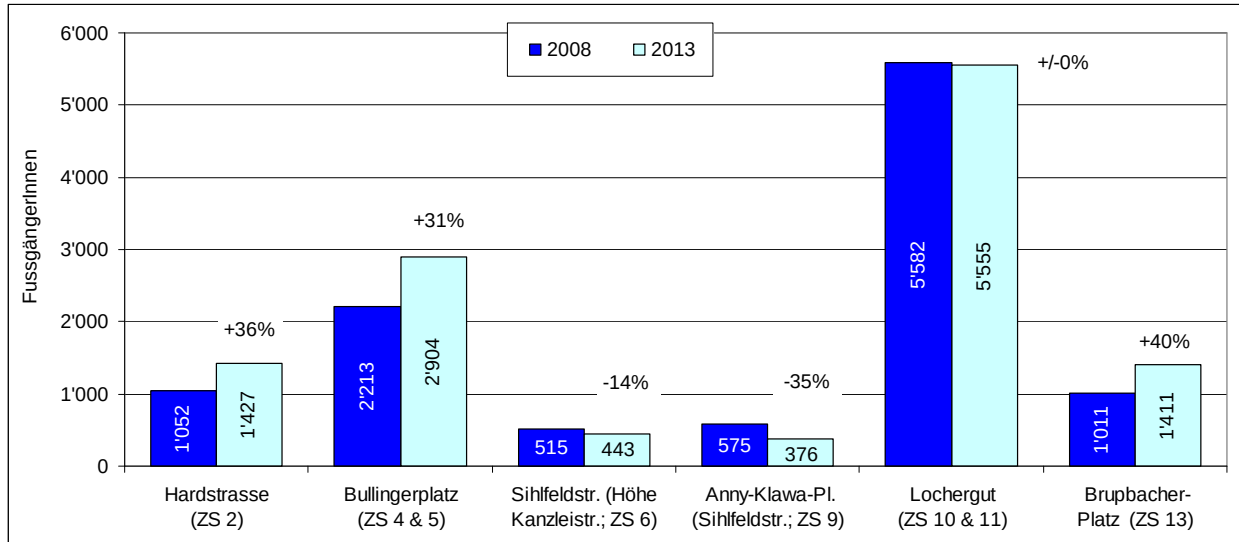


Gezählt wurde an acht Überquerungspunkten zwischen Hardplatz und Brupbacherplatz, nämlich an der Hardstrasse (Höhe Eichbühlstrasse), im Bereich des Bullingerplatzes, auf der Sihlfeldstrasse (je eine auf Höhe Kanzlei- und beim neuen Anny-Klawä-Platz), im Bereich des Locherguts sowie beim Brupbacherplatz (vgl. Plan). Während bei der Vorher-Erhebung die klar vorgesehenen Querungsstellen (Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlage, Unterführung) beobachtet werden konnten, musste die Nachher-Erhebung flächiger erfolgen, da die Zufussgehenden nun überall queren konnten.

5.2 Querende FussgängerInnen der (ehemaligen) Westtangente

5.2.1 Zahl der FussgängerInnen, die ehemalige Westtangente queren, hat zugenommen

Abbildung 18: Querende FussgängerInnen pro Tag (7-20 Uhr) 2008 und 2013



Im Jahr 2013 wurde die ehemalige Westtangente vor allem im Bereich der Hardstrasse und des Bullingerplatzes deutlich häufiger von FussgängerInnen gequert als noch 5 Jahre davor. Rund ein Drittel mehr Zufussgehende wurden hier gezählt. Demgegenüber sank die bereits kleine Zahl der Querungen entlang der Sihlfeldstrasse sowohl auf Höhe Kanzleistrasse wie auf Höhe des Anny-Klawka-Platzes. Der Grund dafür dürfte darin liegen, dass das Einzugsgebiet für diese Querungen klein ist und dass nur ein geringer Querungsbedarf besteht. Dies zeigt sich in der absolut niedrigen Zahl der Querungen. Hochgerechnete Werte können bei einer geringen Anzahl grosse Schwankungen verursachen. Zudem ist der Weg auf Höhe Anny-Klawka-Platz Richtung Innenstadt nicht durchgehend, sondern endet an der Seebahnstrasse.

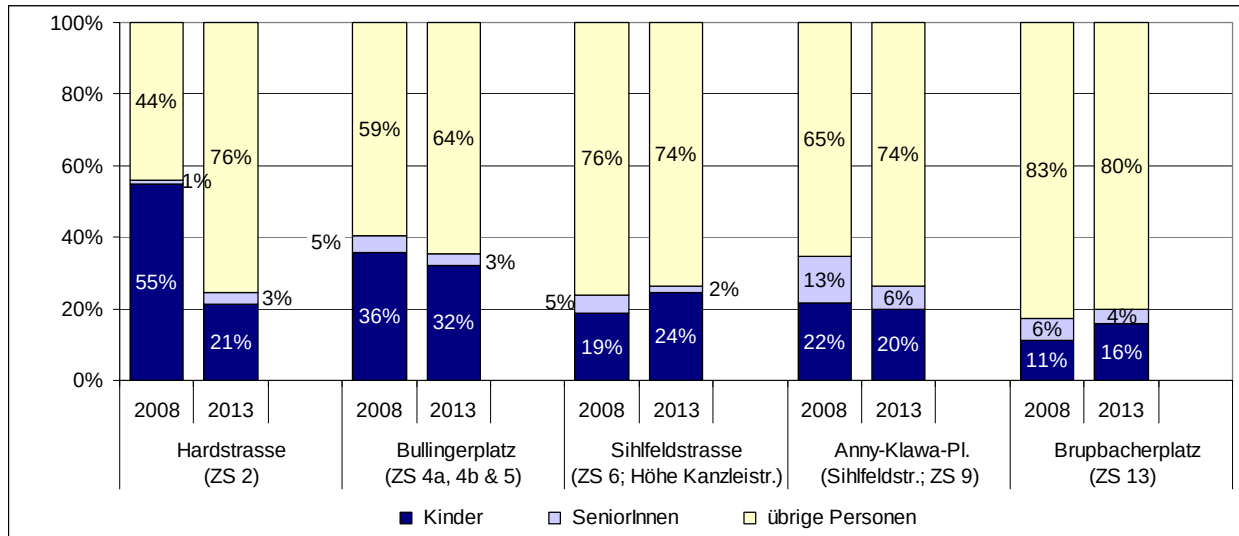
Auf Höhe Lochergut queren vorher und nachher praktisch gleich viele Personen die ehemalige Westtangente. Dies ist plausibel, sind doch über diese Strasse viele Ziele wie Läden des täglichen Bedarfs und die Tramhaltestellen zu erreichen, was sowohl vorher wie nachher notwendig ist.

Die Werte für 2013 am Brubacherplatz sind eine Annäherung. Da nun ein Platz vorhanden ist und keine Strasse mehr überquert werden kann/muss, ist eine genaue Bestimmung des Aufkommens unmöglich. Als Abschätzung sind jene Personen berücksichtigt, welche den Durchgang von der West- zur Meinrad-Lienert-Strasse benutzt haben sowie jene, die sich auf dem östlichen Trottoir entlang der Sihlfeldstrasse bewegten. Der weitaus grösste Teil von ihnen hätte früher vermutlich die Weststrasse überschritten. Nimmt man diese Ausgangslage, so gibt es rund 40% mehr Zufussgehende, welche hier durchgehen.

Insgesamt, über alle Zählstellen hinweg gesehen, queren 2013 11% mehr Zufussgehende die ehemalige Westtangente als 2008. Insbesondere an der Hardstrasse und beim Brubacherplatz, wo die Querung zuvor schwierig oder besonders unattraktiv war, hat die Zahl der querenden FussgängerInnen am meisten zugenommen.

5.2.2 SeniorInnen queren ehemalige Westtangente nicht häufiger als früher

Abbildung 19: Alterskategorien der querenden FussgängerInnen pro Tag (7-20 Uhr)



Die Verteilung der einzelnen Altersgruppen hängt stark von der jeweiligen Nutzung in der Umgebung ab. So ist der Anteil der Schulkinder an Übergängen in unmittelbarer Nähe von Schulhäusern grösser, wie zum Beispiel der Übergang am Bullingerplatz.

Insgesamt ergeben sich bei der Zusammensetzung nach Alter nur kleinere Veränderungen über die Zeit, die auch zufällig zustande gekommen sein können. Ausnahme ist die grosse Zunahme des Anteils an übrigen Personen und die Abnahme des Kinderanteils an der Hardstrasse. 2008 wurde dieser Weg vor allem von jenen Leuten benutzt, die den Weg gehen „mussten“, z.B. von Kindern in die nahegelegenen Turnhallen. 2013 queren nun auch viele weitere Personen die Strasse, vor allem weil sie dies ebenerdig und mit Schutzinsel tun können und nicht mehr durch die dunkel wirkende Unterführung gehen müssen. Weshalb die Zahl und der Anteil der Kinder zurückgegangen sind, ist nicht bekannt. Möglich ist, dass aufgrund eines anderen Stundenplanes an den Erhebungstagen 2013 kein oder nicht so viele Kinder die Strasse zu den Turnhallen auf der anderen Strassenseite überqueren mussten.

Der Anteil der SeniorInnen ist im Gegensatz zur Erwartung nochmals deutlich geringer geworden. Die These, dass die ältere Generation 2008 möglicherweise wegen des hohen Verkehrsaufkommens nicht im Raum anzutreffen war, es sich also um einen Verdrängungseffekt handelte, dürfte nicht zutreffen haben. Denn nach der Verkehrsberuhigung sind noch weniger SeniorInnen unterwegs als zuvor. Einzig an der Hardstrasse und am Brupbacherplatz nahm die Zahl der FussgängerInnen zu – anteilmässig nur an der Hardstrasse. Gingen 2008 nur 13 SeniorInnen durch die Unterführung, waren es 2013 44 Personen im Seniorenalter welche den Fussgängerstreifen überquerten.

Die SeniorInnen sind im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil deutlich unterrepräsentiert. In den Quartieren Hard und Sihlfeld beträgt der Anteil der über 65-jährigen Bevölkerung gemäss Statistik rund 12%. Im Strassenraum bewegten sich im Durchschnitt aller Zählstellen nur 3.5% SeniorInnen. 2008 war der Anteil mit 5% noch etwas höher wie auch der Bevölkerungsanteil mit rund 13.5%.

Der geringe Anteil der älteren Generation ist auch deshalb überraschend, sind doch gerade aktive SeniorInnen häufig zu Fuss unterwegs.

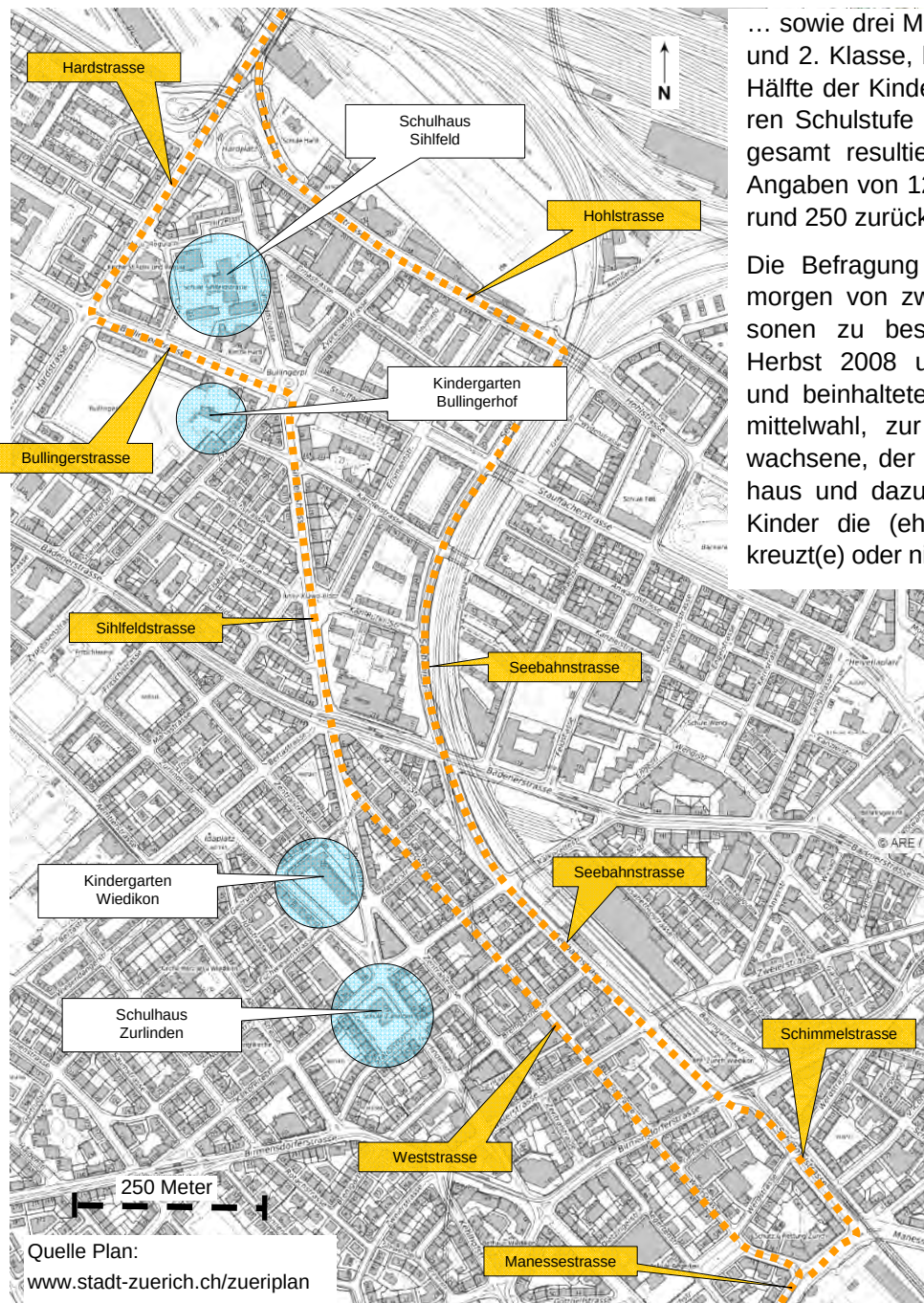
6. Schulwege über die (ehemalige) Westtangente (Befragung)

6.1 Ziel, Methodik und Übersichtsplan

Das Ziel dieses Erhebungsteils ist es aufzuzeigen, welche Auswirkungen die Westtangente auf den Schulweg der Kinder im Quartier hat. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Verkehrsmittelwahl und darauf gerichtet, wie häufig die Kinder von Erwachsenen begleitet werden und ob und wie dies mit der Westtangente zusammenhängt bzw. -hing.

Es wurden in den zwei Schulhäusern Sihlfeld und Zurlinden Kinder von insgesamt je 7 Klassen ab dem 1. Kindergarten bis und mit 2. Klasse zu ihrem Schulweg befragt: 2008 waren es drei Kindergartenklassen, zwei 1.Klassen und drei 2.Klassen. 2013 waren wiederum drei Kindergartenklassen beteiligt, je eine erste und zweite Klasse

Abbildung 20: Plan mit den Kindergärten und Schulhäusern in denen die Befragung stattfand



... sowie drei Mehrjahresklassen von 1. und 2. Klasse, bei der jeweils etwa die Hälfte der Kinder der einen oder anderen Schulstufe zugeordnet waren. Insgesamt resultierten in beiden Jahren Angaben von 125 bzw. 127 Kindern zu rund 250 zurückgelegten Schulwegen.

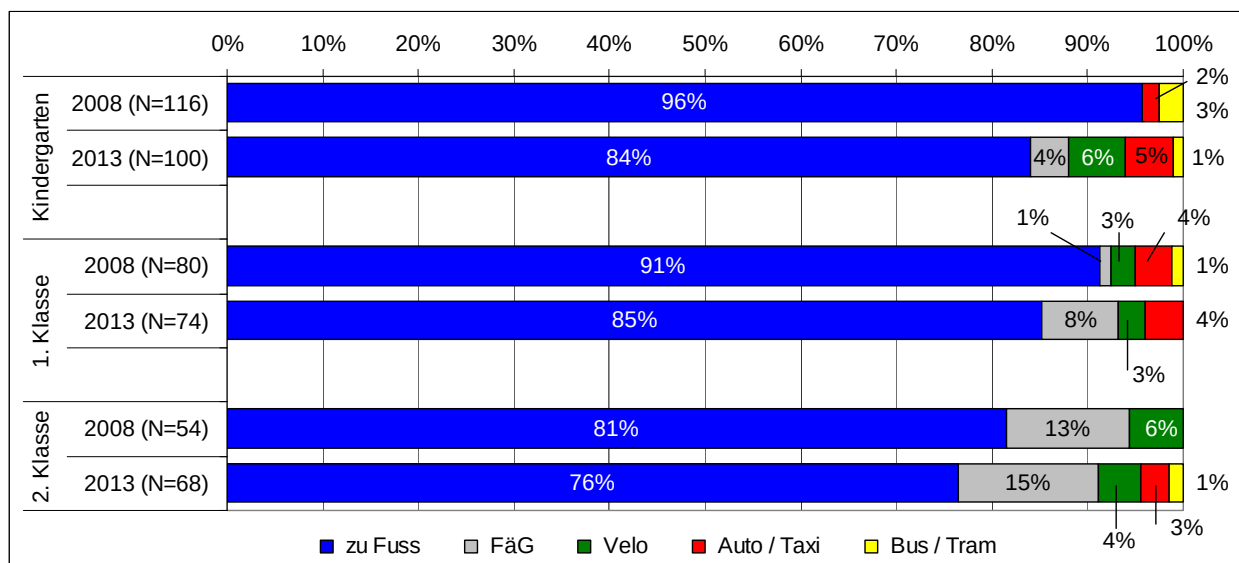
Die Befragung wurde an jeweils am morgen von zwei, durch die Lehrpersonen zu bestimmenden Tagen im Herbst 2008 und 2013 durchgeführt und beinhaltete Fragen zur Verkehrsmittelwahl, zur Begleitung durch Erwachsene, der Schulstufe, dem Schulhaus und dazu, ob der Schulweg der Kinder die (ehemalige) Westtangente kreuzt(e) oder nicht.

6.2 Verkehrsmittelwahl und Begleitung

6.2.1 Meist zu Fuss zur Schule unterwegs, Verkehrsmittelwahl wird vielfältiger

Im Vergleich gehen mehr Kinder zu Fuss zur Schule als im nationalen Durchschnitt. 82% der Schulwege im Sihlfeld- und Zurlinden-Schulhaus werden zu Fuss zurückgelegt, gesamtschweizerisch sind es 71%. In allen Klassen ist der Fussweganteil aber deutlich gesunken seit der letzten Erhebung. Dies entspricht ebenfalls einem Trend auf nationaler Ebene². In praktisch allen Altersgruppen wurden dafür mehr Wege mit fahrzeugähnlichen Geräten gemacht – dies widerspiegelt sich auch in den höheren Zahlen an den Zählstellen. Zugleich wurden vor allem im Kindergarten auch von einigen Kindern mehr ein Velo benutzt oder sie kamen an den Stichtagen mit einem Auto oder Taxi.

Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg nach Alter *



* Wegen Rundungen kann die Gesamtsumme von 100% abweichen

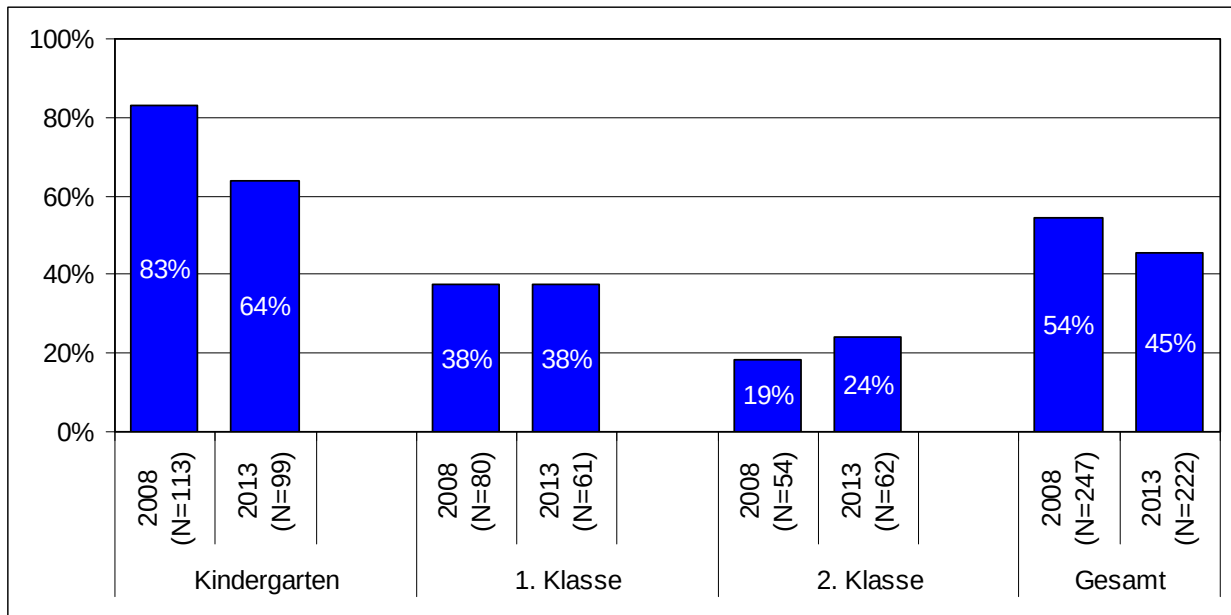
Es ist zu bedenken, dass diese Verkehrsmittelwahl nicht allein der Entscheidung der Kinder und Eltern unterliegt, sondern auch die Regeln der jeweiligen Schulen und Klassenlehrer widerspiegelt, die kleineren Kindern verbieten können, mit Microscooter oder Velo in die Schule zu kommen (bzw. den Eltern ein solches Verbot nahe legen). Die Verkehrsinstruktoren in den Schulen weisen zudem alle Kinder an, auf dem Schulweg keine „fahrzeugähnlichen Geräte“ wie Microscooter oder Skateboards zu benutzen. Ob sich an dieser Haltung in den letzten 5 Jahren etwas geändert hat, und damit der höhere Anteil an FäG erklärbar wäre, ist nicht bekannt.

6.2.2 Jüngere Kinder werden häufiger begleitet

Ein deutlicher Zusammenhang besteht zwischen dem Alter der Kinder und deren Begleitung durch Erwachsene. Im Kindergarten werden rund zwei Drittel (64%) der Kinder begleitet, in der 1. Klasse 38% und in der 2. Klasse nur noch 24%. Bei den Kindergartenkindern ist der Anteil der begleiteten Kinder zwischen 2008 und 2013 deutlich zurückgegangen von 83% auf noch 64%. In der ersten Klasse hat sich keine Veränderung ergeben und in der 2. Klasse ist der Anteil gar leicht gestiegen. Dies dürfte aber zufällige Gründe haben, ist doch die Zahl der Kinder in der Stichprobe sehr klein, so dass zwei Kinder, die zusätzlich begleitet werden, schon viel ausmachen.

² Gesamtschweizerisch gehen gemäss Mikrozensus „Mobilität und Verkehr 2010“ 71% der 6-9-Jährigen zu Fuss zur Schule, 5% mit dem Velo, 9% mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 11% werden mit dem Auto gebracht und knapp 5% gehen mit anderen Verkehrsmitteln. 2005 betrug der Fussweganteil noch 74%, dafür war der Anteil des Velos, des öffentlichen und des motorisierten Verkehrs etwas geringer (vgl. Sauter 2014 und 2008).

Abbildung 22: Anteil begleiteter Kinder auf dem Schulweg nach Klassenstufe

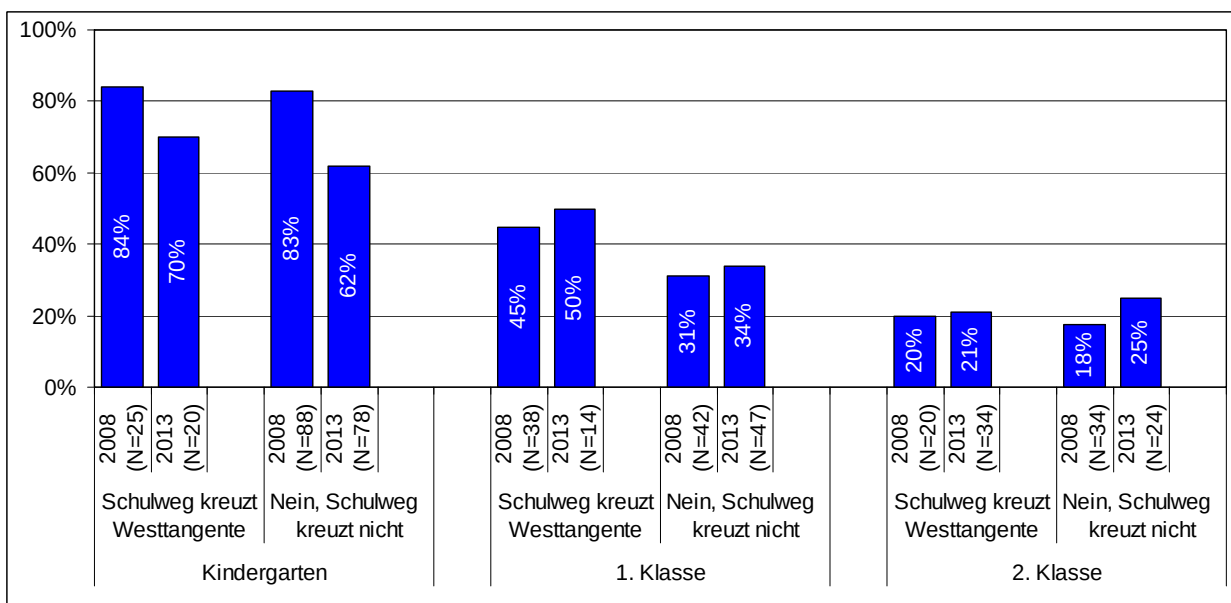


6.2.3 Verkehrsberuhigung wirkt sich vor allem auf die Kindergartenkinder positiv aus

Die Intensität der Begleitung dürfte neben dem Alter der Kinder wesentlich von der Wahrnehmung des Quartiers als Ganzem und nicht nur von der Gefährlichkeit einzelner Übergänge abhängen. Entsprechend ist anzunehmen, dass sich der Einfluss der Verkehrsberuhigung auf die Begleitung der Kinder eher indirekt zeigt.

2008 wurden etwa gleich viele Kindergartenkinder begleitet, egal ob ihr Schulweg die Westtangente damals kreuzte oder nicht (84% bzw. 83%). 2013 sind nun beide Werte zurückgegangen, bei jenen, welche die ehemalige Westtangente nicht kreuzen müssen noch etwas stärker (62%) als bei den andern (70%). Anzumerken ist allerdings, dass vorher wie nachher der grösste Teil der Kinder die (ehemalige) Westtangente gar nicht überqueren musste. Möglicherweise ist die damalige Einteilung der Kinder auch 2013 beibehalten worden, so dass weiterhin keine Querung der nun ehemaligen Westtangente nötig ist. Bei den Erst- und Zweitklässlern ergibt sich keine signifikante Veränderung. Die Resultate liegen im statistischen Ungenauigkeitsbereich, insbesondere bei der geringen Anzahl der Kinder.

Abbildung 23: Anteil begleiteter nach Klassenstufe je nach Notwendigkeit, die ehemalige Westtangente zu überqueren oder nicht

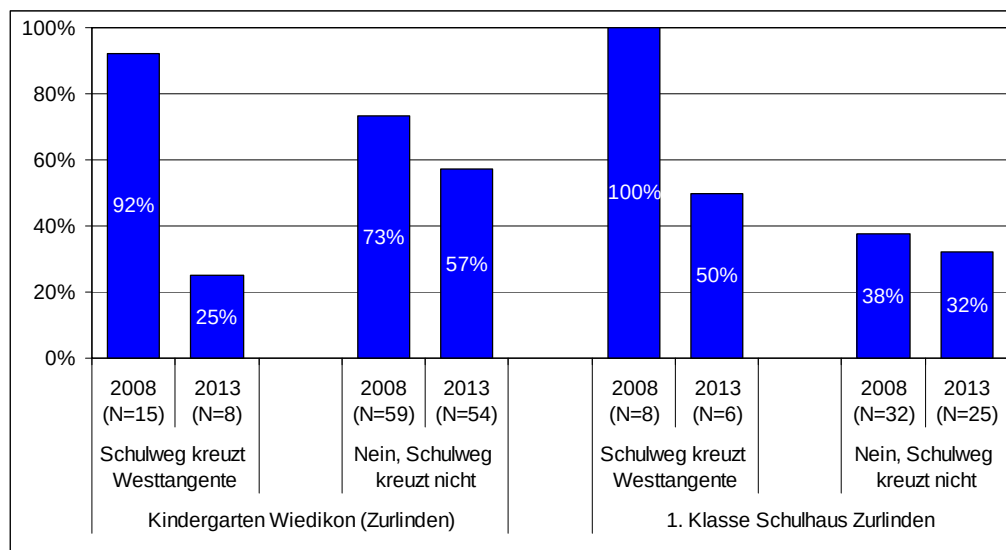


6.2.4 Der Schulhaus-Effekt: Massnahmen ums Schulhaus wirken sich positiv aus; die Begegnungszone scheint eine Einführungszeit zu benötigen

In der Vorher-Erhebung wurde ein Schulhaus-Effekt festgestellt. Und zwar insofern als in der Schuleinheit Zurlinden die ErstklässlerInnen häufiger begleitet wurden als in der Einheit Sihlfeld. Dies wurde darauf zurückgeführt, dass bei der Schuleinheit Sihlfeld die Westtangente-Überquerung mit einem Lichtsignal gesichert war, bei der Schuleinheit Zurlinden jedoch nicht. Zudem mussten dort zahlreiche Kinder die relativ schnell befahrene Kalkbreitestrasse überqueren. Dies ist auch 2013 noch der Fall, obwohl an dieser Stelle die Lichtsignalregelung (keine gleichzeitigen Rechtsabbieger mehr) verbessert worden ist.

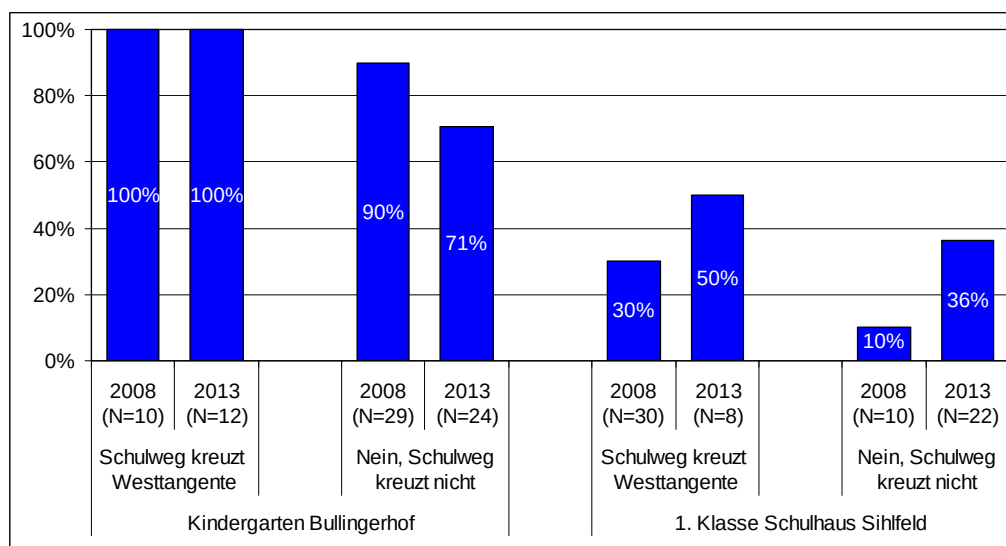
Die Zahl der Kinder ist zwar vor allem bei jenen welche die (ehemalige) Westtangente überqueren mussten/müssen, sehr gering (vgl. N in der folgenden Abbildung). Trotzdem scheinen die Zahlen zur Begleitung die Verbesserungen zu reflektieren. Sowohl bei den Kindergartenkindern wie bei den Erstklässlern nahm der Anteil der begleiteten Kinder bei der Schuleinheit Zurlinden ab.

Abbildung 24: Anteil begleiteter Kinder bei der Schuleinheit Zurlinden



Etwas weniger einheitlich ist die Situation bei der Schuleinheit Sihlfeld. Von den Kindergartenkindern welche die (ehemalige) Westtangente überqueren mussten bzw. müssen, werden auch 2013 alle begleitet. Bei den Erstklässlern nahm der Anteil der Begleitungen leicht zu, obwohl 2013 nur wenige die ehemalige Westtangente überqueren müssen. Auch bei den Erstklässlern, die dies nicht müssen, nahm die Begleitung leicht zu (von 10% auf 22%), hingegen nahm sie bei den Kindergartenkindern ab (von 90% auf 71%).

Abbildung 25: Anteil begleiteter Kinder bei der Schuleinheit Sihlfeld



Möglich ist, dass gerade in den ersten Tagen und Wochen nach Schuleintritt in denen die Kinder erfahrungsgemäss noch häufiger begleitet werden, zum Beispiel weil die Eltern der Begegnungszone am Bullingerplatz noch nicht ganz trauen und sicherstellen wollen, dass ihre Kinder sicher in die Schule kommen. Das dort immer noch relativ hohe Verkehrsaufkommen könnte sie zu diesem Schritt veranlassen. Möglich ist deshalb, dass einige Wochen nach Schulbeginn die Begleitung noch zurückgegangen ist. Dazu liegen allerdings keine Daten vor.

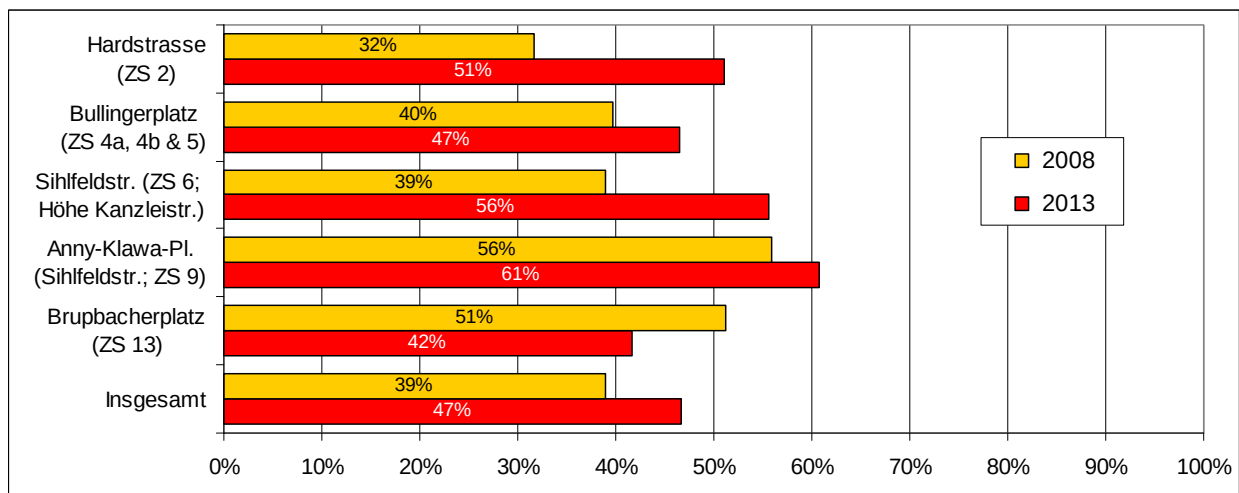
Neben den verkehrlichen Gründen sind viele andere Motivationen für die Begleitung denkbar. Zahlreiche Eltern wollen den Weg mit ihren Kindern teilen oder sie begleiten sie nur auf einem Teilstück, auf dem sie gleichzeitig zur Arbeit unterwegs sind. Möglich sind auch kulturelle Gewohnheiten. So wurden zum Beispiel beobachtet, dass – soweit sichtbar – Eltern ausländischer Herkunft (aus Süd- und Nordeuropa) ihre Kinder öfter zu begleiten scheinen.

6.3 Begleitete Kinder gemäss der Zählung

6.3.1 Begleitung von Kindern im Strassenraum hat eher zu als abgenommen

Die Resultate der Zählungen stehen in Bezug auf die Begleitung teilweise im Widerspruch zu den Befragungen. Gemäss den Zählungen hat die Begleitung von Kindern zu- und nicht abgenommen. Ein Befund, der sich an fast allen Zählstellen zeigt. Ausnahme bildet die Zählstelle am Brupbacherplatz. Insgesamt nahm der Anteil der begleiteten Kinder von 39% auf 47% zu. Der Grund für diesen Anstieg ist unklar. Zu berücksichtigen ist, dass 2013 rund 30% mehr Kinder gezählt wurden (begleitete und unbegleitete), was auf eine andere Zusammensetzung der Schulkinder als im Jahr 2008 hindeuten könnte. Weiter ist zu berücksichtigen, dass bei den Zählungen neben den Schulkindern auch die Begleitung kleinerer Kinder vermerkt wird. Und es schien tatsächlich zahlreiche Mütter mit kleinen Kindern zu haben, die sie zum Teil auch auf dem Begleitweg in die Schule ihres Geschwisters mitgenommen haben. Diese Beobachtungen wurden aber nicht quantitativ erfasst.

Abbildung 26: Anteil der begleiteten Kinder 2008 und 2013 gemäss Zählung im Strassenraum



Die Frage ist, ob die wahrgenommene Gefährlichkeit die Begleitung 2008 und 2013 beeinflusst hat. Vergleicht man die Begleitungen zu Zeiten des Schulanfangs und Schulschlusses am Bullingerplatz, so zeigt sich, dass am Morgen etwa ein gleich grosser Anteil von Kindern, nämlich 40% begleitet wird. Mittags nach Hause ist der Anteil 2013 etwas geringer, dafür zur Schule wieder etwas grösser. Vor allem am Nachmittag werden 2013 deutlich mehr Kinder abgeholt als noch 2008 (52% vs. 24%).

Dieses Resultat deutet darauf hin, dass die Zunahme der Begleitung zu Schulzeiten nicht unbedingt auf die wahrgenommene Gefährlichkeit zurückzuführen ist, sondern das Abholen am Nachmittag eher erfolgt, weil man mit dem Kind noch etwas unternehmen will. Zugleich zeigt das Ergebnis aber auch, dass der Anteil der Begleitung nicht zurückgegangen ist wie dies aufgrund der flankierenden Massnahmen hätte erwartet werden können. Möglich ist, dass die Begegnungszone am Bullingerplatz noch Unsicherheit auslöst. Zum Beispiel die Frage, wo die Kinder queren sollen. In einer Begegnungszone ist dies

grundsätzlich überall möglich und die FussgängerInnen haben Vortritt. Allenfalls schien die Situation mit der Lichtsignalanlage früher klarer, trotz der gelegentlichen Rotfahrer und des hohen Lastwagenanteils. Lange Zeit wurde den Eltern vermittelt, dass Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen sicher seien. Nun, da diese fehlen, kommt es allenfalls zu einer Verunsicherung. Dies auch aufgrund des für eine Quartierstrasse doch relativ hohen Verkehrsaufkommens zu den Pendlerzeiten. Möglicherweise sind auch die zusätzlichen Massnahmen, die im Sommer 2013 zur Verdeutlichung der Begegnungszone umgesetzt wurden, noch nicht ganz ins Bewusstsein eingedrungen.

Tabelle 2: Anteil der Kinder, die zu Schulwegzeiten am Bullingerplatz von erwachsenen Personen begleitet werden

	2008	2013	N 2008	N 2013
Morgens in die Schule	40%	40%	70	124
Mittags nach Hause	36%	27%	91	133
Nachmittags in die Schule	25%	38%	67	93
Nachmittags nach Hause	24%	52%	101	61
Alle Schulwegzeiten	31%	37%	329	411

Der Vergleich der Tagesganglinien 2008 und 2013 zeigt, dass während der Nachher-Erhebung deutlich mehr Kinder unterwegs waren als in der Vorher-Erhebung. In beiden Jahren werden morgens etwa gleich viele Kinder begleitet wie nicht begleitet. Über Mittag gehen die meisten Kinder unbegleitet nach Hause und wieder zur Schule. Am Nachmittag gibt es den bereits früher erwähnten Unterschied zwischen 2008 und 2013. Im letztgenannten Jahr sind am Nachmittag deutlich weniger Kinder unterwegs.

Abbildung 27: Anteil der begleiteten Kinder (links) und der unbegleiteten Kinder (rechts) am Bullingerplatz nach Tageszeit im Vergleich 2008 und 2013

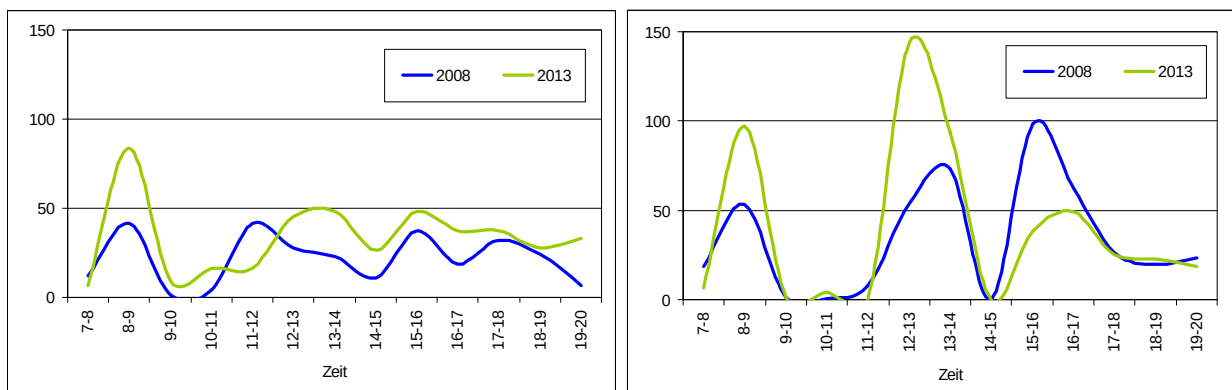
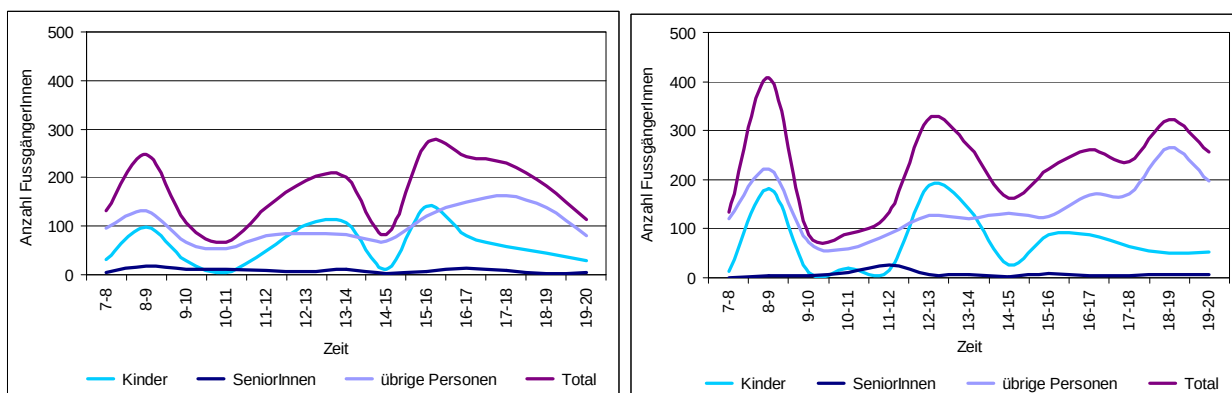


Abbildung 28: Tagesganglinie der Überquerungen am Bullingerplatz 2008 (links) und 2013 (rechts)



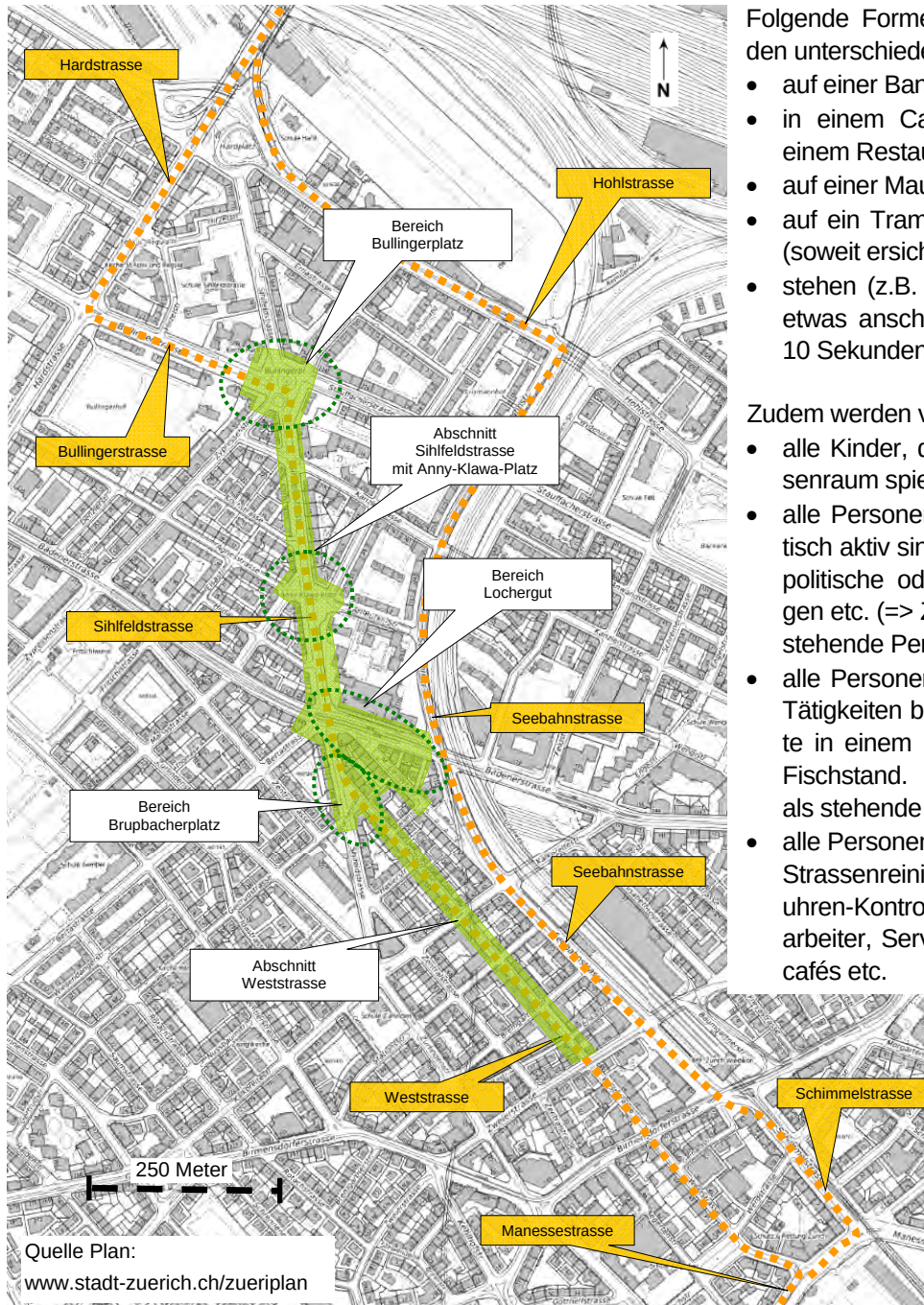
Deutlich zu sehen ist das höhere Aufkommen 2013 zu den Spitzenzeiten am Morgen und Mittag, was vor allem auf die Schulkinder zurückzuführen ist. Der Nachmittag 2013 verläuft hingegen bei den Kindern flacher. Dafür nehmen die Querungen am Abend vor allem von den übrigen Personen deutlich zu, was auf die intensivere Nutzung des Platzes durch die Quartierbevölkerung hindeutet.

7. Verweilen an der (ehemaligen) Westtangente (Aufenthaltsbeob.)

7.1 Ziel, Methodik und Übersichtsplan

Die Qualität eines öffentlichen Raumes bemisst sich nicht nur daran, wie viele Personen durchgehen, sondern auch daran, wie viele dort verweilen. Deshalb wurde auch im Bereich der (ehemaligen) Westtangente der Aufenthalt von Personen erhoben. Das heisst, in jeder zweiten Stunde zwischen 10 und 20 Uhr wurden mittels der so genannten „Blitzlicht“-Methode³ alle Personen auf einem Plan erfasst, die sich im öffentlichen Raum (inkl. Restaurants und Cafés draussen) aufhielten.

Abbildung 29: Übersichtsplan zur Aufenthaltsnutzung entlang der Sihlfeld- und Weststrasse nach Abschnitten



Folgende Formen des Aufenthalts wurden unterschieden: Personen, die

- auf einer Bank sitzen
- in einem Café, bei einer Bar oder einem Restaurant draussen sitzen
- auf einer Mauer o. ähnlichem sitzen
- auf ein Tram oder einen Bus warten (soweit ersichtlich)
- stehen (z.B. vor einem Schaufenster etwas anschauen etc. => länger als 10 Sekunden)

Zudem werden vermerkt:

- alle Kinder, die im öffentlichen Strassenraum spielen
- alle Personen, die kulturell oder politisch aktiv sind, z.B. Strassenmusiker, politische oder religiöse Gruppierungen etc. (=> Zuschauende werden als stehende Personen vermerkt)
- alle Personen, die mit kommerziellen Tätigkeiten beschäftigt sind, z.B. Leute in einem Blumen-, Gemüse- oder Fischstand. (=> KundInnen werden als stehende Personen vermerkt)
- alle Personen, die im Dienst sind, z.B. Strassenreinigungs-Equippen, Parkuhren-Kontrollure, Monteure, Bauarbeiter, Servierpersonal in Strassencafés etc.

³ Dabei geht eine Person langsam von einem Ende des Erhebungs-Perimeters zum andern und erfasst dabei alle Aufenthaltsaktivitäten, die auf der jeweiligen Höhe der Person stattfinden. Das Vorgehen wird zuweilen auch als „Scanner“- oder als „Burano“-Methode bezeichnet. Die Kategorien lehnen sich an die Arbeiten von Jan Gehl und Lars Gemzøe an („Public Spaces – Public Life“ 1996) und wurden auch in anderen Zürcher Erhebungen angewandt.

Neben der Anzahl Personen wurde auch das Sitzplatzangebot erfasst. Zum einen die Zahl der Sitzplätze auf öffentlichen Bänken im Strassenraum und zum zweiten die Zahl der Sitzplätze im Aussenbereich von Restaurants und Cafés. In Kombination mit der Zahl der dort Verweilenden lässt sich der Nutzungsgrad ablesen.

Der Erhebungsperimeter umfasste die Sihlfeldstrasse vom Bullingerplatz bis zum Brupbacherplatz und wurde im Bereich um das Lochergut noch etwas ausgeweitet (vgl. Plan). Zudem wurde 2013 auch die ganze Weststrasse bis zur Zweierstrasse einbezogen. 2008 gab es dort wie auch am Brupbacherplatz noch praktisch keinen Aufenthalt.

Die Vorher-Erhebung fand am Dienstag, 2. September 2008 und zu Kontrollzwecken nochmals eine Woche später, am Dienstag, 9. September statt. Die Nachher-Erhebungen wurden an den Donnerstagen vom 22. August und 5. September 2013 durchgeführt. Wegen der Einflüsse rund um den Bullingerplatz (und weil dort die Pizzeria jeweils donnerstags geschlossen ist), wurde in jenem Bereich auch noch am Dienstag, 3. und 24. September 2013 erhoben.

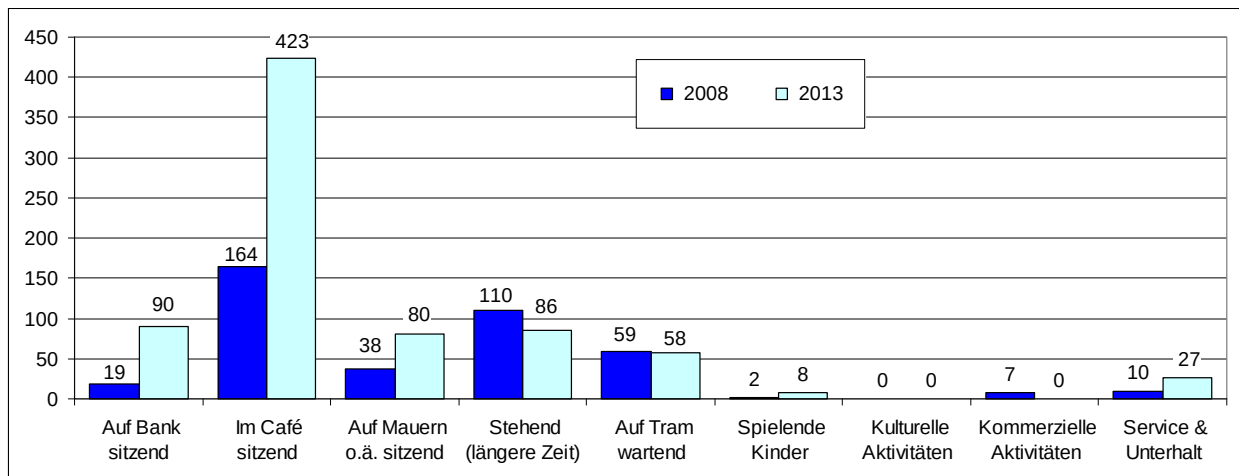
Für die Auswertungen wurde ein Mittelwert beider Erhebungen berechnet, um zufällige Einflüsse zu minimieren. Die Unterschiede zwischen den Tagen sind mit wenigen Ausnahmen gering.

7.2 Verweilende im öffentlichen Raum der (ehemaligen) Westtangente

7.2.1 Zahl der Verweilenden hat sich fast verdoppelt

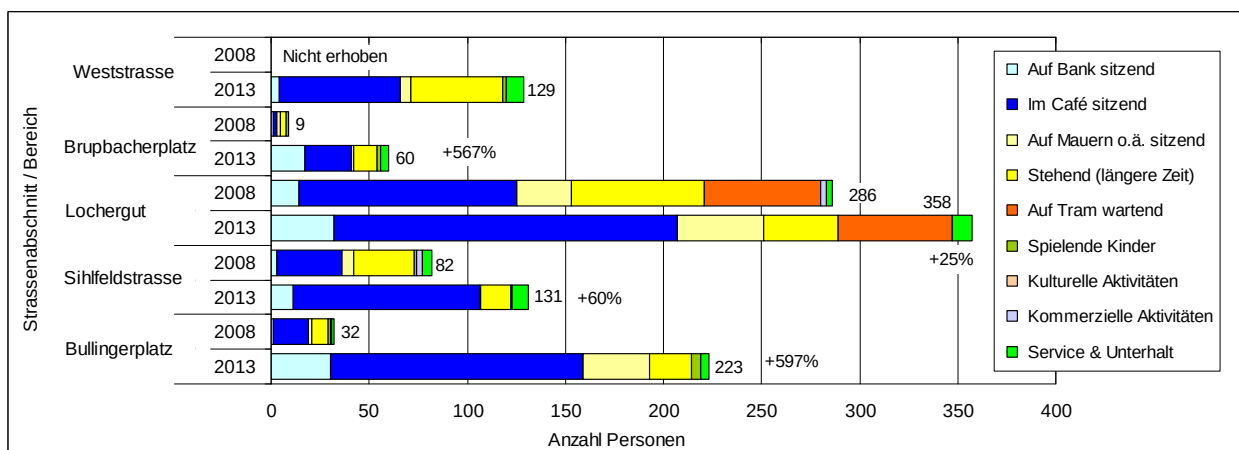
Die Zahl der Verweilenden hat sich zwischen 2008 und 2013 fast verdoppelt. Während der 6 Erhebungszeiten um 10, 12, 14, 16, 18 und 20 Uhr hielten sich 2008 409 Personen im öffentlichen Raum auf, 2013 waren es zu den gleichen Zeiten 772 Personen (=+89%). Am deutlichsten zugenommen hat der Aufenthalt in den Strassencafés. Hier gab es fast eine Verdreifachung. Auch die Zahl der Personen, die nun auf den neu eingerichteten Bänken oder auf Mauern sitzen, hat sich mehr als verdoppelt. Keine Veränderungen gab es bei der Anzahl Personen, die auf ein Tram warten sowie einen leichten Rückgang bei jenen, die im öffentlichen Raum stehen. Etwas überraschend ist, dass es nur wenige spielende Kinder hat. Dass es mehr Personen gibt, die servieren, hängt direkt mit der grösseren Zahl von Personen, die im Café sitzen zusammen. Um die Vergleichbarkeit sicherzustellen, werden diese Daten ohne jene aus der Weststrasse präsentiert, die ja 2008 nicht erhoben wurde.

Abbildung 30: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente nach Aktivitäten 2008 und 2013 (ohne Weststrasse, da 2008 nicht erhoben)



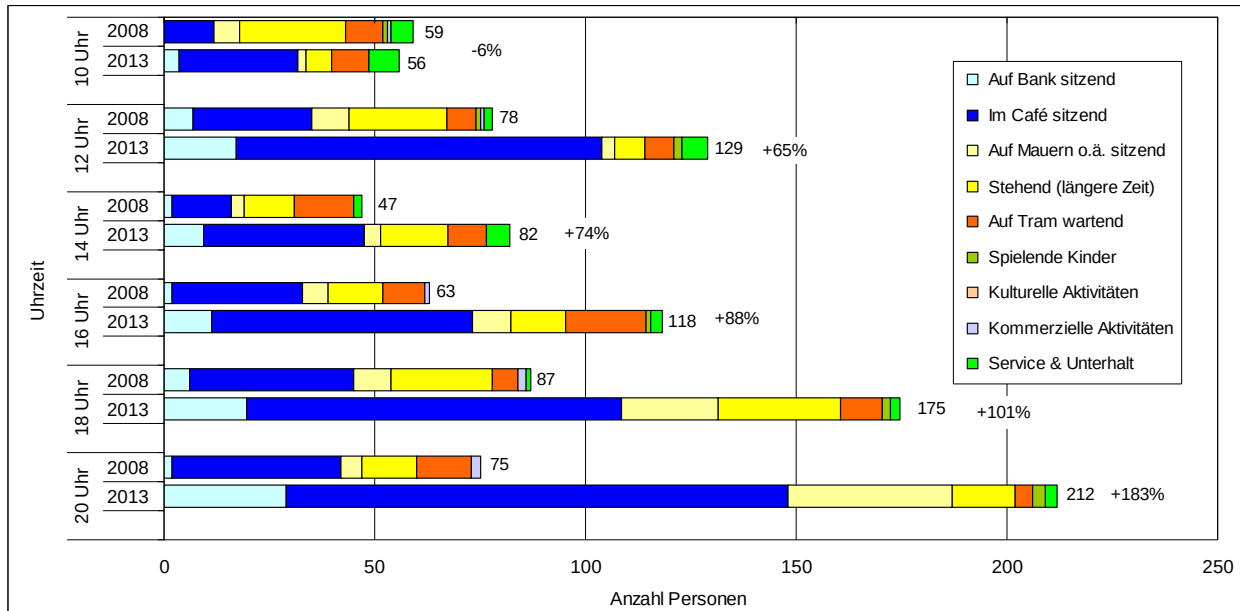
Am meisten zugenommen haben die Verweilaktivitäten rund um den Bullingerplatz mit fast 7x so vielen Personen wie 2008, aber auch am Bullingerplatz und an der Weststrasse, wo es vorher praktisch keinen Aufenthalt gab (und wo 2008 nicht erhoben wurde), sind nun zahlreiche Aktivitäten im Gang. Am Intensivsten genutzt wird das Gebiet rund ums Lochergut und auch hier ist eine Zunahme der Nutzungen festzustellen.

Abbildung 31: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente nach Strassenabschnitten/Bereichen 2008 und 2013



Die Aufenthaltsnutzung des öffentlichen Raumes ist über Mittag und am Abend am grössten. Die Zunahmen im Jahr 2013 steigen über den Tag kontinuierlich an. Am Morgen ist noch eine leichte Abnahme festzustellen, wobei es eine Verschiebung von stehenden Personen zu solchen, die im Café sitzen gibt. Aber bereits am Mittag halten sich 65% mehr Personen im öffentlichen Raum auf. Am Abend um 18 Uhr sind es doppelt und um 20 Uhr fast drei Mal so viele Personen wie 2008.

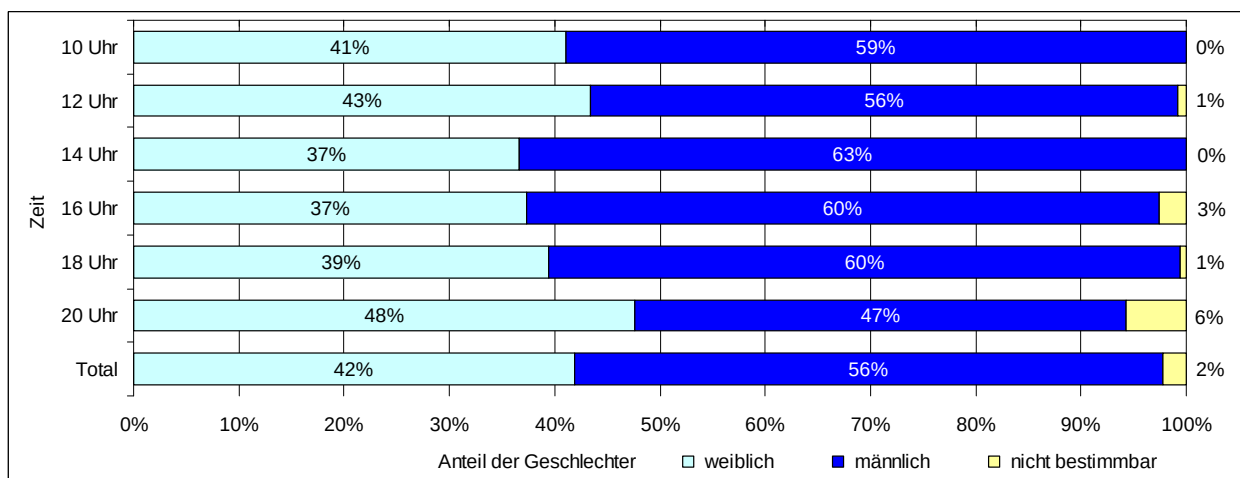
Abbildung 32: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente nach Uhrzeit 2008 und 2013 (ohne Weststrasse, da 2008 nicht erhoben)



7.1.2 Männer sind leicht in der Überzahl; SeniorInnen sind gut vertreten

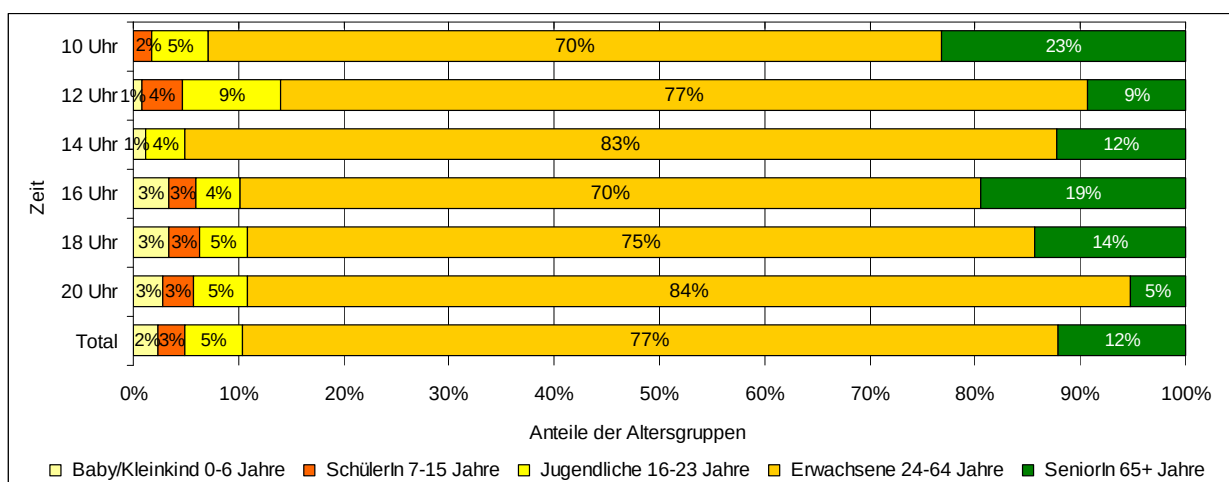
In der Nachher-Erhebung 2013 wurden auch Geschlecht und Alter der Verweilenden erhoben. Das Alter wurde eingeschätzt und bei kleinen Kindern (Babies) konnte das Geschlecht nicht immer bestimmt werden. Über den ganzen Tag gesehen sind die Männer mit einem Anteil von 56% leicht in der Überzahl. Während des Tages sind teilweise bis zu 60% der Verweilenden männlich. Es wurde beobachtet, dass häufig ältere Senioren in den Strassenrestaurants sitzen (vgl. auch Alter unten). Interessant ist, dass am Abend um 20 Uhr das Verhältnis zwischen den Geschlechtern praktisch ausgeglichen ist.

Abbildung 33: Aufenthaltsnutzung entlang der ehemaligen Westtangente nach Geschlecht 2013 (ohne Weststrasse)



Über den ganzen Tag gesehen, sind rund drei Viertel (77%) aller Verweilenden im Alter zwischen 24 und 64 Jahren alt. Seniorinnen und Senioren machen etwa 12% aus und Jugendliche zwischen 16 und 23 Jahren rund 5%. Kleine Kinder und SchülerInnen im Alter von 7- bis 15 Jahren sind nur zu 2% bis 3% vertreten. Damit zeigt sich auch in dieser Studie, dass Kinder und Jugendliche im öffentlichen Raum unterrepräsentiert sind. Ältere Personen über 65 Jahren sind demgegenüber etwa ihrem Bevölkerungsanteil gemäss präsent. Dies steht im Gegensatz zu den Anteilen dieser Altersgruppe an den PassantInnen, die wie oben geschildert, nur 3.5% ausmachen. Offenbar fühlen sich ältere Menschen im öffentlichen Raum wohl und nutzen diesen auch, um auf einer Bank und in einem Strassen-Restaurant zu sitzen. An der Sihlfeldstrasse machen die SeniorInnen über den ganzen Tag gesehen 28% aller Gastronomie-BesucherInnen aus – am Nachmittag steigt ihr Anteil bis zu 44%.

Abbildung 34: Aufenthaltsnutzung entlang der ehemaligen Westtangente nach Altersgruppe 2013 (ohne Weststrasse)



Bevölkerungszusammensetzung in den Quartieren Sihlfeld und Hard 2008 und 2013

Die Bevölkerung in den Quartieren Sihlfeld und Hard hat zwischen 2008 und 2013 leicht um 2.2% von 33'427 auf 34'172 Personen zugenommen. Die Anteile der Jugendlichen zwischen 15 und 24 Jahre sowie derjenige der über 65-Jährigen haben um je einen Prozentpunkt abgenommen, jener der 25-64-Jährigen um etwas über zwei Prozentpunkte zugenommen. In Kapitel 8 werden noch einige zusätzliche Angaben zur sozio-demographischen und sozio-ökonomischen Zusammensetzung der Bevölkerung gemacht.

Tabelle 3: Bevölkerungsanteile nach Alter 2008 und 2013 in den Quartieren Sihlfeld und Hard

	2008	2013
0-6 Jahre	6.0%	6.4%
7-14 Jahre	5.5%	4.9%
15-24 Jahre	10.4%	9.3%
25-64 Jahre	64.8%	67.4%
65+ Jahre	13.3%	12.0%
Total	100.0%	100.0%

Quelle: Statistische Jahrbücher 2010 und 2014, Tabellen T.01.04.05 bzw. T.01.01.05, Statistik Stadt Zürich

7.1.3 Deutlich mehr öffentliche Sitzbänke, private Stühle und Plätze in Aussenbereichen von Cafés, Restaurants und Bars

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl verfügbarer Sitzplätze auf öffentlichen Bänken, an der Tramhaltestelle Lochergut und im Aussenbereich von Cafés, Bars und Restaurants im Vergleich 2008 und 2013. Das Vorhandensein von informellen Sitzgelegenheiten auf Mauern, Treppen, Fenstervorsprüngen etc. kann naturgemäss nur qualitativ beschrieben werden.

Tabelle 4: Ausstattung mit Aufenthaltsgelegenheiten nach Strassenabschnitten 2008 und 2013

Abschnitt	Sitzplätze auf öffentlichen Bänken **		Informelle Sitzgelegenheiten (Mauern, etc.)		Private Sitzgelegenheiten		Sitzplätze an Tramhaltestellen		Sitzplätze im Aussenbereich von Restaurants, Bars, Cafés		
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	Veränd.
Weststrasse	---- *	0	---- *	einzelne	---- *	9	---	---	---- *	(45)	---- *
Brupbacherplatz	4	28-32	keine	einzelne	---- *	10	---	---	24	90	+275%
Lochergut	9-12	15-20	viele ****	viele ****	---- *	5	16-20	16	98	112	+14%
Sihlfeldstrasse	4	36-42 ***	einzelne	einzelne	---- *	3	---	---	86	120	+40%
Bullingerplatz	6-8	36-42	viele *****	viele *****	---- *	2	---	---	36	96	+167%
Total	22-28	115-136			---- *	29	16-20	16	244	418	+71%

----* wurde nicht erhoben; --- nicht zutreffend; ** Anzahl schwankt je nach Schätzung der Anzahl Personen, die auf eine Bank „passen“

*** v.a. beim Anny Klawa Platz; **** vor allem die langen Betonsitze vor den Läden; ***** v.a. rund um den Brunnen & bei der Kirche

Öffentliche Sitzbänke sind im Untersuchungsraum nun wesentlich öfter zu finden als noch 2008. Wurden in jenem Jahr insgesamt zwischen 22 und 28 Sitzplätzen angeboten, sind es nun zwischen 115 und 136 Sitzplätzen, was rund einer Verfünfachung entspricht. Sie konzentrieren sich vor allem auf die grösseren Plätze: Bullinger-, Anny-Klawa- und Brupbacherplatz. Die Bandbreite der Angabe rührt daher, dass auf einer Bank je nach Grösse der Personen und dem eingehaltenen Abstand zwischen ihnen mehr oder weniger Menschen sitzen können.

Informelle Sitzgelegenheiten wie Mauern oder Ränder von Brunnen oder Baum- und Pflanzeneinfassungen sind vor allem im Bereich um das Lochergut und am Bullingerplatz zahlreich zu finden. Beim Lochergut ist insbesondere die lang gezogene Mauer vor dem Einkaufszentrum zu erwähnen, die teilweise im Schatten von Bäumen liegt und damit eine attraktive und häufig genutzte Sitzgelegenheit bietet. Am Bullingerplatz gibt es zum Orte entlang der Kirche, die sich zum Sitzen anbieten und besonders attraktiv ist nun der Rand des grossen Brunnens. Dieser Bereich wird im Gegensatz zum Jahr 2008 nun auch sehr intensiv genutzt.

Private Sitzgelegenheiten haben deutlich zugenommen, auch wenn sie insgesamt keinen grossen Anteil ausmachen. Es kommt aber vermehrt vor, dass private Geschäfte ein oder zwei Stühle vor den Laden stellen, wo KundInnen und Angestellte hin sitzen und etwas trinken oder eine Zigarette rauchen können. Auf dem Brupbacherplatz wurden private Stühle von AnwohnerInnen zur Verfügung gestellt. Insgesamt wurden 29 private Sitzgelegenheiten im Untersuchungsraum gezählt.

Sitzplätze an Tramhaltestellen sind nur beim Lochergut vorhanden, da es in den beiden anderen Bereichen keinen öffentlichen Verkehr gibt. Beim Lochergut bestehen an den Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen einige Sitzbänke, zum Teil vor Wetter geschützt mit rund 16 Sitzplätzen.

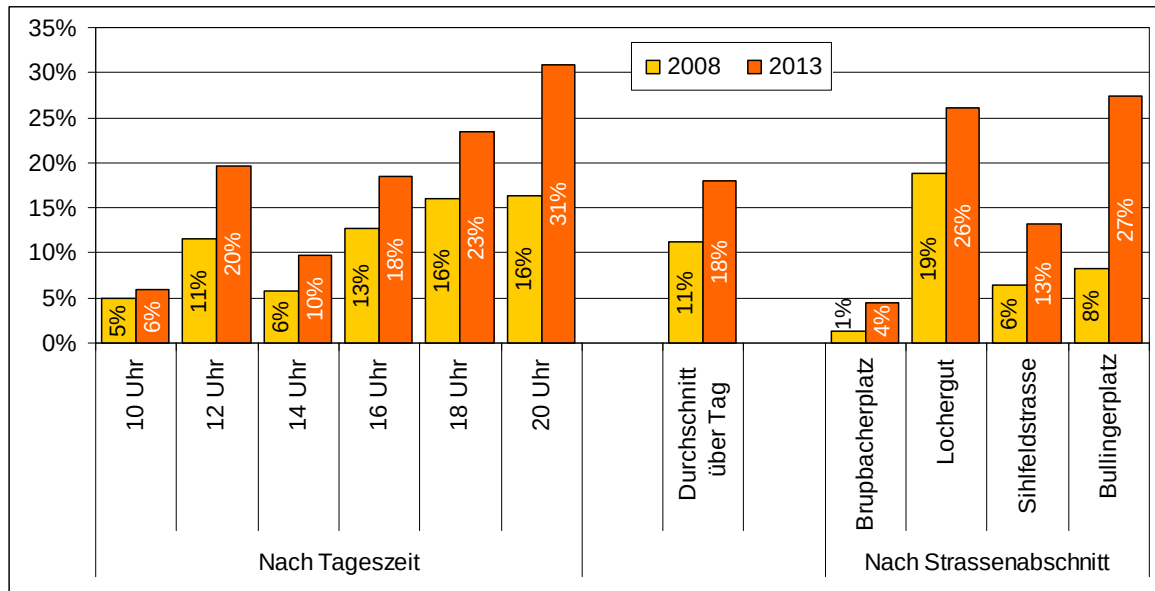
Deutlich am meisten Sitzplätze werden in Strassencafés und -restaurants angeboten. Im untersuchten Bereich der ehemaligen Westtangente ist die Anzahl der Sitzplätze von rund 240 Plätzen im Jahr 2008 auf etwa 420 im Jahr 2013 angestiegen, was einer Zunahme von 71% entspricht⁴. Dies ist einerseits auf neue Cafés und andererseits auf eine Ausweitung in bestehenden Cafés zurückzuführen.

Die Aussenbereiche der Bars, Restaurants und Cafés haben trotz des erhöhten Sitzplatzangebotes stark an Kundschaft gewonnen, wie die folgende Abbildung zu deren Nutzung nach Tageszeit und einzelnen Bereichen zeigt. Die Auslastung aller Lokale im Aussenbereich über den ganzen Tag ist von 11% auf

⁴ Die Zahl der Sitzplätze wurde zum Teil geschätzt, da nicht nur einzelne Stühle, sondern auch Plätze auf Bänken angeboten werden. Wenn nahe zusammengerückt wird, hätten auf diesen mehr Personen Platz als hier angenommen wurde. Die Schätzung basiert darauf, dass Personen nebeneinander Essen können. Die Zahl der Sitzplätze kann zudem über den Tag variieren, z.B. wenn ein zusätzliches Angebot am Abend bereitgestellt wird. Hier wurden Durchschnittswerte verwendet.

18% angestiegen. Besonders markant sind die Zuwächse am Mittag und am Abend. Um 20 Uhr nahm der Besetzungsgrad von 16% auf 31% zu. Die Menschen geniessen also die schönen Abende draussen im Quartier bei einem Bier oder Essen. Besonders zugelegt hat der Bereich um den Bullingerplatz mit der Neueröffnung des Cafés du Bonheur. Aber auch der Bereich rund ums Lochergut ist gut besucht währenddem die Lokale am Brupbacherplatz und entlang der Sihlfeldstrasse noch Entwicklungspotenzial zu haben scheinen.

Abbildung 35: Besetzungsgrad im Aussenbereich von Bars, Cafés und Restaurants entlang der Westtangente in Prozenten nach Tageszeit und Strassenabschnitt (Erhebung nach „Blitzlicht-Methode“) im Vergleich 2008 und 2013



Im Vergleich zu Restaurants und Cafés an anderen Orten der Stadt Zürich fällt auf, dass der Besetzungsgrad über den Tag zwar niedriger aber etwas ausgeglichener ist. An der Seefeldstrasse liegt er vor allem am Mittag und Abend deutlich höher, während der übrigen Tageszeiten sind die Unterschiede nicht sehr gross. Für das Limmatquai ist charakteristisch, dass der Besetzungsgrad über den Tag kontinuierlich zunimmt und um 20 Uhr am höchsten liegt.

An allen drei Strassenzügen wurden mit der Umgestaltung auch die Strassencafés wesentlich attraktiver. Das Sitzplatzangebot wurde deutlich ausgeweitet – am Limmatquai um 45%, in der Seefeldstrasse um 11% und an der ehemaligen Westtangente gar um 71%, wie oben beschrieben. Zugleich nahm die Auslastung der angebotenen Sitzplätze deutlich zu: am Limmatquai von 15% auf 23%, im Seefeld von 20% auf 24% und entlang der ehemaligen Westtangente von 11% auf 18%. Damit liegt der Besetzungsgrad in allen drei untersuchten Gebieten auf ähnlicher Höhe.

Tabelle 5: Besetzungsgrad im Aussenbereich von Cafés, Bars und Restaurants in verschiedenen Gebieten der Stadt Zürich im Vergleich

	10 Uhr	12 Uhr	14 Uhr	16 Uhr	18 Uhr	20 Uhr	Durchschn. ganzer Tag
Westtangente 2008 (vor Umgestaltung)	5%	11%	6%	13%	16%	16%	11%
Westtangente 2013 (nach Umgestaltung)	6%	20%	10%	18%	23%	31%	18%
Seefeldstrasse 2007 (vor Umgestaltung)*	9%	27%	12%	11%	21%	40%	20%
Seefeldstrasse 2011 (nach Umgestaltung)*	6%	34%	14%	11%	31%	51%	24%
Limmatquai 2004 (vor Umgestaltung)**	1%	8%	17%	19%	22%	39%	15%
Limmatquai 2008 (nach Umgestaltung)**	9%	13%	22%	26%	42%	50%	23%

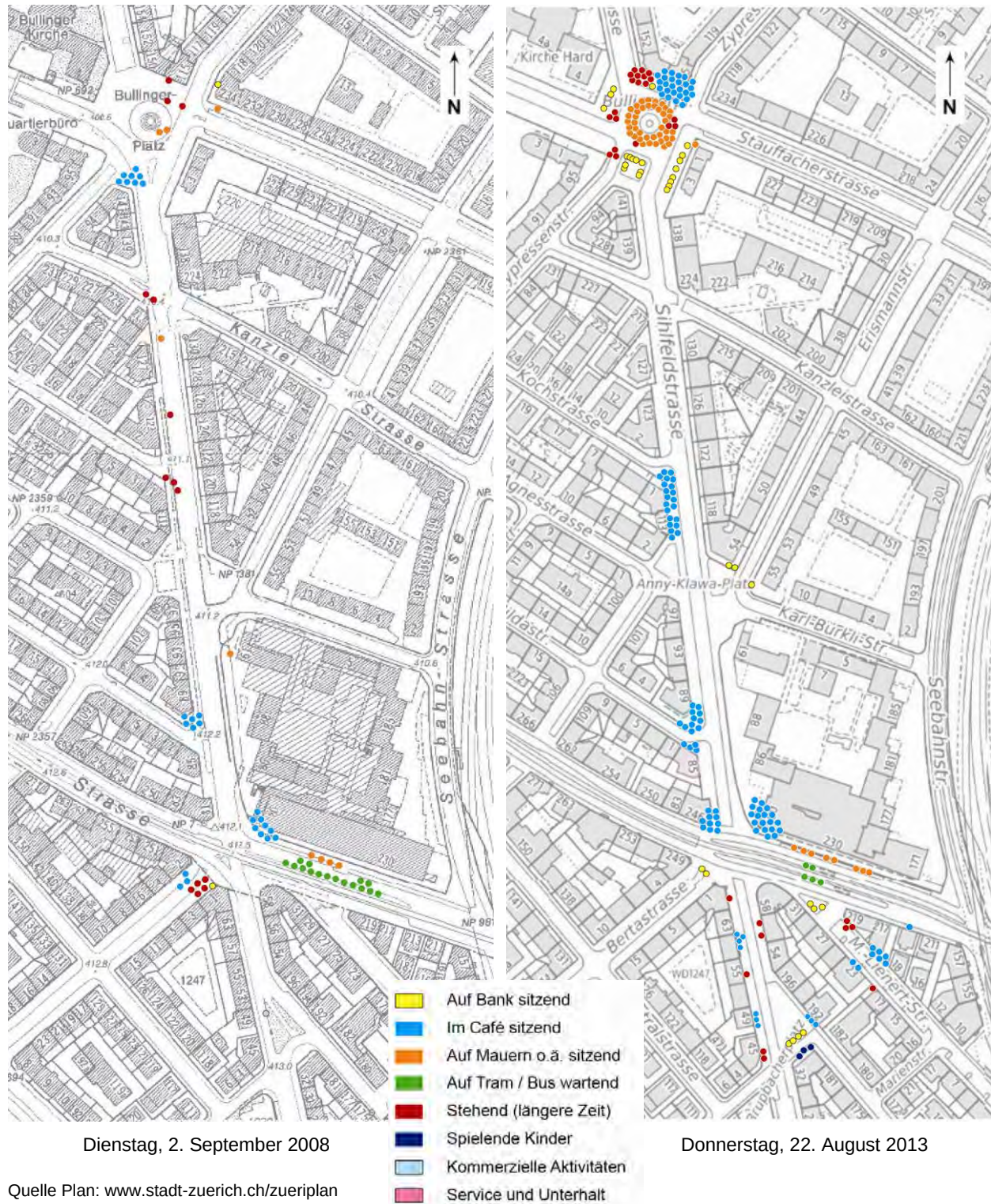
* Seefeldstrasse: Abschnitt zwischen Falkenstrasse und Hornbachstrasse (mit den Schwerpunkten zwischen Falken- und Kreuzstrasse sowie im Bereich der Höschgasse). Die Strasse wurde 2009 umgebaut (Quelle: Sauter 2013).

** Limmatquai: Abschnitt zwischen Rudolf-Brun- und Münsterbrücke: 2004 noch mit dem motorisierten Durchgangsverkehr auf dem Limmatquai, 2008 ohne durchgehenden Motorfahrzeugverkehr und einem umgestalteten Strassenraum. (Quelle: Sauter 2009)

7.1.4 Die Verweilaktivitäten um 20 Uhr im Vergleich 2008 und 2013

Für den Dienstag, 2. September 2008 und den Donnerstag, 22. August 2013 wurden die Verweilaktivitäten zu den Erhebungszeiten um 10, 12, 14, 16, 18 und 20 Uhr auf einem Plan erfasst. Im Folgenden wird die Aufenthaltssituation um 20 Uhr der beiden Tage dargestellt – im Anhang sind die übrigen Zeiten angeführt. Weil für die Gesamtauswertung des Aufenthalts der Durchschnitt aus mehreren Tagen verwendet wurde, können die Daten nicht im Einzelnen miteinander verglichen werden. So ist z.B. die Pizzeria am Bullingerplatz donnerstags geschlossen, was sich in der Plandarstellung unschwer ablesen lässt. Für den Durchschnitt wurden aber auch zwei Dienstage miteinbezogen.

Abbildung 36: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013 um **20 Uhr**



7.1.5 Vergleich der drei Plätze: Bullinger-, Anny-Klaw- und Brupbacherplatz

Die Plätze sind für die Quartieridentität und das Verweilen im öffentlichen Raum besonders wichtig. Deshalb wurden im Rahmen der flankierenden Massnahmen auch die drei Plätze, die vorher kaum als solche in Erscheinung getreten sind, aufgewertet und für verschiedene Nutzungen gestaltet. Es handelt sich dabei um den Bullinger-, den Anny-Klaw- sowie den Brupbacherplatz. Sie werden im folgenden kurz dargestellt und miteinander verglichen.

Bullingerplatz

Der Bullingerplatz ist rund 5000 m² gross und gekennzeichnet mit seinem markanten Brunnen in der Mitte. Vor der Umgestaltung gab es einige informelle Sitzgelegenheiten vor der Kirche und am Brunnenrand. Allerdings waren diese Orte wegen des grossen Verkehrsaufkommens sehr lärmig. Heute ist der Platz als Begegnungszone signalisiert. Diese wurde im Sommer 2013 mit zusätzlichen Massnahmen verdeutlicht. So wurde der nördliche Bereich des Platzes für den MIV gesperrt und es wurden provisorische Pflanzkisten platziert, um die Geschwindigkeit und damit das Sicherheitsgefühl der Zufussgehenden zu erhöhen. Die Massnahmen, insbesondere die Blumenkisten wurden in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Quartier eingerichtet.

Wie eine Vorher-Nachher-Erhebung ergab, haben sich diese Massnahmen bewährt (vgl. Wimmer et al. 2014). Es gibt weniger Konflikte und das Sicherheitsempfinden der FussgängerInnen und Velofahrenden hat zugenommen. Die Umsetzung wurde vor der vorliegenden Erhebung durchgeführt.

Im Mai 2013 wurde zudem das Café du Bonheur eröffnet, was dem Platz weiteres Leben einhaucht. Die bereits seit langem bestehende Pizzeria am Platz wurde weitergeführt. Durch die Absperrung vor dem Café du Bonheur kann der Brunnen nun direkt erreicht werden, was häufig genutzt wird, vor allem am Abend. Dann sieht man viele Personen mit Feierabendbier oder auch einfach so, dasitzen und den Ort geniessen. Am Tag kommen zuweilen auch Kinder, um beim Brunnen zu baden. Auch Kinder, die Velo fahren lernen, wurden beobachtet. Der Bullingerplatz ist tendenziell derjenige der drei Plätze, der am meisten von Müttern mit Kleinkindern besucht wird. Die Zahl der Kinder, die im Bereich spielen, ist insgesamt aber relativ klein. Die Anteile von Frauen und Männern sind etwa gleich gross.

Anny-Klaw-Platz

Dieser Platz wurde vor der Umgestaltung kaum als solcher wahrgenommen. Dies scheint auch heute zum Teil noch so zu sein. Er ist 2'200 m² gross und wird von der nun nur noch wenig befahrenen Sihlfeldstrasse durchquert. Vor der Umgestaltung gab es zwei Sitzbänke in der Nähe des Kiosks. Trotz des grösseren Angebots and Sitzbänken und der grösseren Ruhe, wird er auch heute erst relativ selten genutzt. Wie eine Erhebung der Hochschule Luzern und von Interface (vgl. Emmenegger et al 2014, S. 49-75) ergab, wird der Platz vor allem benutzt, um durchzugehen und weniger, um sich aufzuhalten. Zwar sind knapp vier Fünftel der Befragten mit dem Platz zufrieden (Emmenegger et al 2014, S. 55). Aber es wird die Zweiteilung des Platzes, die nicht kommunikationsfördernde Möblierung sowie die karge und allgemein als langweilig angesehene Gestaltung bemängelt. Dem Platz fehle der Fokus und die Identität, so dass er noch nicht zu einem Quartiertreffpunkt geworden sei. Am Platz selber gibt es kein Gastronomie-Angebot. Belebend scheint ein Kleiderladen von somalischen Frauen zu wirken, der auch als Treffpunkt dient.

Die eigene Erhebung ergab, dass tendenziell mehr Frauen als Männer auf dem Platz verweilen. Auch Schülerinnen und Schüler sind ab und zu da. Die Zahl der Verweilenden ist aber sehr klein, so dass diese Aussagen nur Tendenzen anzeigen. So ist das erhobene Verhältnis von 30% Männern zu 70% Frauen wahrscheinlich zu einseitig ausgefallen. Die allgemeinen Beobachtungen zeigen aber, dass auf dem Platz tendenziell etwas mehr Frauen verweilen während es auf dem Brupbacherplatz (vgl. unten) tendenziell etwas mehr Männer sind. Die Erhebung der HSL und von Interface ergab ein ausgeglichenes Geschlechterverhältnis und einen höheren Anteil an Kindern, wobei hier – soweit ersichtlich – alle PassantInnen einbezogen wurden (vgl. Emmenegger et al 2014, S. 52).

Brupbacherplatz

Der Brupbacherplatz umfasst rund 2'200 m². Er ist nun als eigener Platz wahrnehmbar. Vor der Umgestaltung glich er eher einer kleinen bepflanzten Mittelinsel als einem Platz. Nun wurden ein Kiesbelag ausgebracht, Bäume gepflanzt und der verbliebene Fahrverkehr um den Platz herumgeleitet. Vor der Umgestaltung war eine einsame Sitzbank dort platziert, die jedoch kaum je genutzt wurde. Ab und zu verweilten Personen im Aussenbereich der hinter dem Platz gelegenen Restaurants. Diese haben nun ihr Platzangebot draussen erweitert. Allerdings wird auch dieser Platz noch zurückhaltend genutzt. Es sind zwar mehr Personen präsent als am Anny-Klawwa-Platz, aber deutlich weniger als am Bullingerplatz. Tendenziell scheint er etwas mehr von Männern besucht als von Frauen. Dies könnte u.a. mit dem Restaurant Habesha zusammenhängen, welches Menschen aus Äthiopien und Eritrea als Treffpunkt dient, vorwiegend Männer, wie die Beobachtungen zeigen. Die Hauptnutzenden des Brupbacherplatzes scheinen Personen zwischen 24 und 64 Jahren zu sein, Kinder im Schulalter und Jugendliche machen etwa 17% aus. Die HSL/Interface kamen in ihrer Erhebung auf einen doppelt so hohen Anteil von Kindern und Jugendlichen von rund 34%, wobei offenbar wiederum auch die PassantInnen berücksichtigt worden sind.

Tabelle 6: Sozio-demographische Zusammensetzung der NutzerInnen der drei Plätze und der Sihlfeldstrasse 2013

		Bullingerplatz	Anny-Klawwa-Platz*	Brupbacherplatz*	Sihlfeldstrasse**
Mittlere Anzahl Personen pro Tag ***		223	15	60	131
Insgesamt erfasste Personen über alle Tage = N ****		805	30	120	262
Geschlecht	weiblich	50%	70%	35%	37%
	männlich	48%	30%	65%	63%
	unbestimmt	2%	0%	0%	0%
Alter	Baby/Kleinkind 0-6 Jahre	5%	7%	0%	1%
	SchülerIn 7-15 Jahre	2%	23%	7%	2%
	Jugendliche 16-23 Jahre	10%	0%	10%	0%
	Erwachsene 24-64 Jahre	77%	70%	80%	69%
	SeniorIn 65+ Jahre	5%	0%	3%	28%

* Kursiv gesetzt, da %-Verteilungen wegen der geringen Anzahl Beobachtungen nur mit Zurückhaltung zu interpretieren sind.

** Zwischen Bullingerplatz und Lochergut inkl. Anny-Klawwa-Platz.

*** Summe der Personen über 6 Erhebungszeitpunkte: Mittelwert aus zwei oder mehr Erhebungstagen.,

**** Anzahl der insgesamt beobachteten Personen über alle Erhebungstage. Am Bullingerplatz z.B. wurde an drei, am Abend gar an vier Erhebungstagen beobachtet. Alle Prozentwerte wurden aus dem Gesamt der Beobachtungen berechnet.

Ein Vergleich der Verweilaktivitäten auf den drei Plätzen und der Sihlfeldstrasse zwischen 2008 und 2013 zeigt zudem nicht nur nochmals, wie der Anteil der sitzenden Personen stark zugenommen und jener der stehenden Personen abgenommen hat, sondern auch, dass es selbst 2013 Unterschiede zwischen den Räumen gibt. Auch wenn die Zahlen für den Anny-Klawwa-Platz sehr gering sind für eine Aussage, deutet der relativ hohe Anteil stehender Personen darauf hin, dass sie nicht sehr lange auf dem Platz verweilen. Teilweise ist das Stehen auch auf die nicht sehr kommunikative Anordnung der Sitzbänke zurückzuführen. Wenn Gruppen miteinander reden wollen, steht meist ein Teil von ihnen. Am Brupbacherplatz ist der Anteil der Stehenden nur halb und am Bullingerplatz nur noch ein Viertel so hoch. Dies deckt sich mit den allgemeinen Beobachtungen, dass die NutzerInnen am Bullingerplatz am längsten verweilen. Ein interessantes Detail ist zudem, dass es 2008 nur sehr geringe Nutzungen der Plätze am späteren Nachmittag und Abend gab. 2013 hingegen sind sie vor allem abends belebt.

Tabelle 7: Verweilaktivitäten auf den drei Plätzen und der Sihlfeldstrasse 2008 und 2013

	Bullingerplatz		Anny-Klawwa-Platz*		Brupbacherplatz*		Sihlfeldstrasse**	
	2008 *	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Mittlere Anzahl Personen/Tag ***	32	223	8	15	8	60	82	131
Insgesamt erfasste Personen ****	64	805	16	30	15	120	165	262
Sitzend (auf Bank/Mauer etc.)	9%	31%	44%	53%	27%	29%	10%	9%
Sitzend (Restaurant/Café/Bar)	56%	56%	0%	0%	27%	40%	41%	74%
Stehend	25%	10%	56%	40%	40%	21%	38%	11%
Andere Aktivitäten	9%	4%	0%	7%	7%	10%	11%	6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*, **, *** und **** vgl. vorangehende Tabelle

8. Exkurs zu den soziodemographischen Entwicklungen

Die Umsetzung der flankierenden Massnahmen hat nicht nur Auswirkungen auf den Verkehr, sondern auch auf die Bevölkerungsstruktur. In diesem Zusammenhang wurde auch häufig die so genannte Gentrifizierung diskutiert, also dass die Aufwertungen im Quartier dazu führen, dass die Wohnungen und Häuser renoviert werden und dann wohlhabende(re) Personen einziehen welche die bisher dort wohnhaften, meist einkommensschwächere Personen verdrängen.

Dieser Effekt lässt sich an der Weststrasse nach wenigen Jahren bereits feststellen. So wird geschätzt, dass bis 2011 bereits rund ein Viertel der Liegenschaften renoviert oder abgerissen und bis Ende 2012 die Hälfte aller Mietverhältnisse aufgelöst worden sind (vgl. Metzler 2011). In einer Studie der Zürcher Kantonalbank wird vermerkt, dass seit dem Feststehen des konkreten Zeitplans für die Verkehrsberuhigung, die Zahl der Baugesuche deutlich angestiegen sei und dass die Anträge für Komplettsanierungen und Ersatzneubauten dabei dominierten (Müri Leupp et al. 2011, S.49). Als Folge davon sind die Mieten um über 40% gestiegen (NZZ 2011), wobei „die Verkehrsberuhigung an sich (...) zu einem lärmbedingten Mietpreisaufschlag von knapp 6 Prozent (führt), dies ohne Berücksichtigung von Veränderungen an der Bausubstanz“ (Müri Leupp et al. 2011, S. 49).

In einer Vorher-Analyse hat Simon Villiger das Leben an der Westtangente mit seinen soziodemographischen und baulichen Strukturen detailliert beschrieben (vgl. Villiger 2006). Die Resultate wurden im Bericht zur Vorher-Erhebung geschildert (vgl. Sauter et al 2010, S. 13ff). Im 2014 erschienen Bericht zu den Auswirkungen der Westumfahrung von Zürich und der A4 durch das Knonaueramt von Jürg Kuster und Ko-AutorInnen werden ebenfalls einige Auswirkungen auf die Bevölkerungsstruktur geschildert (vgl. Kuster et al. 2014).

So zeigt sich zum Beispiel, dass es zwischen 2005 und 2012 zu einer grösseren Umschichtung der Bevölkerung kam. Die Zahl der AusländerInnen nahm entlang der umgestalteten Strassen (Sihlfeld- und Weststrasse) um 21% ab, während der Anteil der SchweizerInnen um 10% zunahm. Besonders stark nahm die Zahl der AusländerInnen aus ost- und südeuropäischen EU-Ländern sowie aus Südosteuropa ab (-32%). Der grösste Anteil der AusländerInnen stammt ursprünglich aus Serbien und Montenegro sowie aus Portugal. An der Seebahnstrasse – wo nun gar etwas mehr Verkehr herrscht – gibt es interessanterweise die gleiche Entwicklung. So wie im ganzen Kreis 4, dort allerdings in etwas abgeschwächter Form (SchweizerInnen +8%, AusländerInnen -4%).

Tabelle 8: Nationalitäten und Bevölkerung im Raum der ehemaligen Transitachse A1 - A3

Raum		Anzahl EinwohnerInnen				Anteil am Total der EinwohnerInnen	
		2005	2012	Veränderung 2005 bis 2012		2005	2012
Liegenschaften an den zu Quartierstrassen umgestalteten Sihlfeld- und Weststrasse (ehemalige Transitachse Fahrtrichtung A3)	SchweizerInnen	1'021	1'122	+ 101	+10%	48%	57%
	AusländerInnen	1'085	858	- 227	-21%	52%	43%
	Davon: Ausl. Aus ost- und südeuropäischen EU-Ländern sowie Südosteuropa	635	433	- 202	-32%	30%	22%
Liegenschaften an der Seebahnstrasse, die heute im Gegenverkehr geführt wird (ehemalige Transitachse Fahrtrichtung A1)	SchweizerInnen	690	922	+ 232	+34%	56%	69%
	AusländerInnen	552	412	- 140	-25%	44%	31%
	Davon: Ausl. Aus ost- und südeuropäischen EU-Ländern sowie Südosteuropa	323	189	- 134	-41%	26%	14%
Vergleichsraum: Stadtkreis 4 der Stadt Zürich	SchweizerInnen	15'495	16'709	+ 1'214	+8%	57%	60%
	AusländerInnen	11'466	11'040	- 426	-4%	43%	40%
	Davon: Ausl. Aus ost- und südeuropäischen EU-Ländern sowie Südosteuropa	6'097	5'021	-1'076	-18%	23%	18%

Quelle: Darstellung BHP- Hanser und Partner AG auf Basis von Daten von Statistik Stadt Zürich (Kuster et al., 2014, S. 170)

Mit den Nationalitäten hat sich auch die sozio-ökonomische Struktur der BewohnerInnen verändert. So stieg an den umgestalteten Strassen (Sihlfeld- und Weststrasse) der Anteil der Steuerpflichtigen mit mehr als 70'000 Franken steuerbaren Einkommen am Total aller Steuerpflichtigen von 5% im Jahr 2005 auf 15% im Jahr 2012. Dies ist eine Verdreifachung. In den Parallelstrassen sowie an der Seebahnstrasse ist

die Zunahme weniger ausgeprägt. Insbesondere an der Seebahnstrasse liegt der Anteil der Steuerpflichtigen mit über 70'000 Franken steuerbaren Einkommens noch deutlich tiefer als an der West- und Sihlfeldstrasse sowie im ganzen Kreis 4. Dies deutet darauf hin, dass zwar vermehrt SchweizerInnen zugezogen sind, die aber nicht über besonders hohe Einkommen verfügen. Damit bestätigt sich, dass lärminensitive Orte meist von Personen mit relativ niedrigem Einkommen bewohnt werden.

Tabelle 9: Steuerbare Einkommen im Raum der ehemaligen Transitachse A1 - A3

Raum	Anzahl EinwohnerInnen				Anteil am Total der EinwohnerInnen	
	2005	2012	Veränderung 2005 bis 2012		2005	2012
Liegenschaften an den zu Quartierstrassen umgestalteten Sihlfeld- und Weststrasse (ehemalige Transitachse Fahrtrichtung A3)	51	158	+ 107	+210%	5%	15%
Liegenschaften an benachbarten Parallelstrassen zur umgestalteten Sihlfeld- und Weststrasse	62	91	+ 29	+47%	13%	15%
Liegenschaften an der Seebahnstrasse, die heute im Gegenverkehr geführt wird (ehemalige Transitachse Fahrtrichtung A1)	50	67	+ 17	+34%	8%	10%
Vergleichsraum: Stadtkreis 4 der Stadt Zürich	2'350	2'692	+ 342	+15%	15%	16%

Quelle: Darstellung BHP- Hanser und Partner AG auf Basis von Daten von Statistik Stadt Zürich (Kuster et al., 2014, S. 170)

Die Veränderungen der Bevölkerungsstruktur wirken sich auch auf die Schulen aus. Mit dem Zuzug von kinderlosen Ehepaaren zum Beispiel gibt es auch weniger Kinder in den Schulen. Im Schulkreis Limmat- tal wird damit gerechnet, dass bis 2016 im Quartier Sihlfeld zwei Primarklassen weniger geführt würden (Schmid 2012). Zudem ändert sich die soziale Zusammensetzung. Zwar ändert sich der Ausländeranteil nicht wesentlich, aber die Zahl der deutschsprachigen Kinder nimmt deutlich zu. Damit erfolgt auch eine bessere Durchmischung in den Schulklassen (Schmid 2012).

9. Fotos vor und nach Umsetzung der flankierenden Massnahmen

Alle Fotos: Tiefbauamt der Stadt Zürich, zur Verfügung gestellt von Christoph Suter

Abbildung 37: Hardstrasse, Nov. 2008 (links) und August 2013 (rechts):
Neuer Fussgängerstreifen Bushaltestelle Hardplatz, sanierte Hardbrücke



Abbildung 38: Hardstrasse, Nov. 2008 (links) und August 2013 (rechts):
Neuer Fussgängerstreifen Bushaltestelle Hardplatz, sanierte Hardbrücke

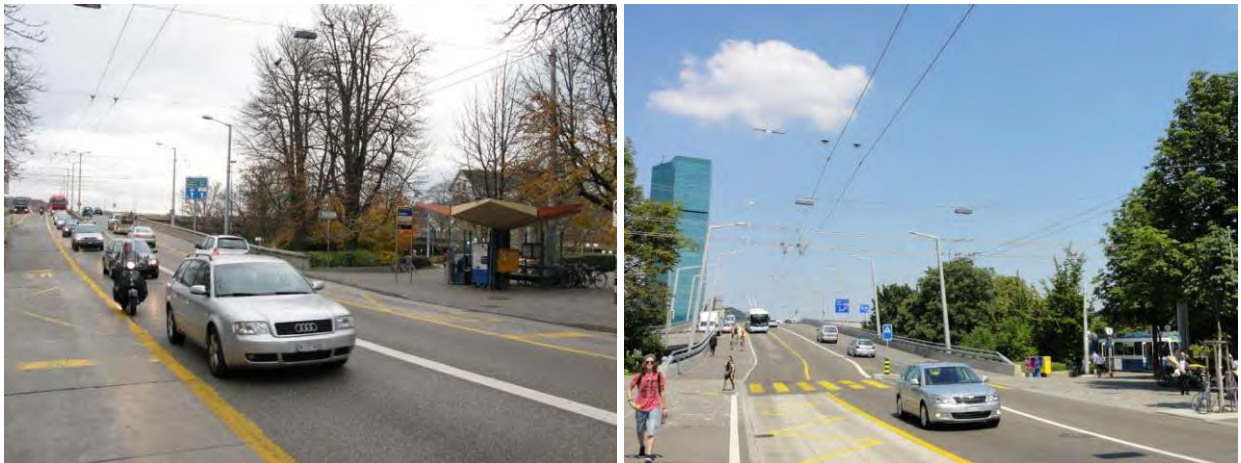


Abbildung 39: Hardstrasse, Nov. 2008 (links) und August 2013 (rechts):
Neuer Fussgängerstreifen Höhe Eichbühlstrasse, Aufhebung Personenunterführung



Abbildung 40: Bullingerstrasse, April 2009 (links) und Okt. 2012 (rechts):
Tempo 30, Gegenverkehr, Abbruch Fussgängerüberführung

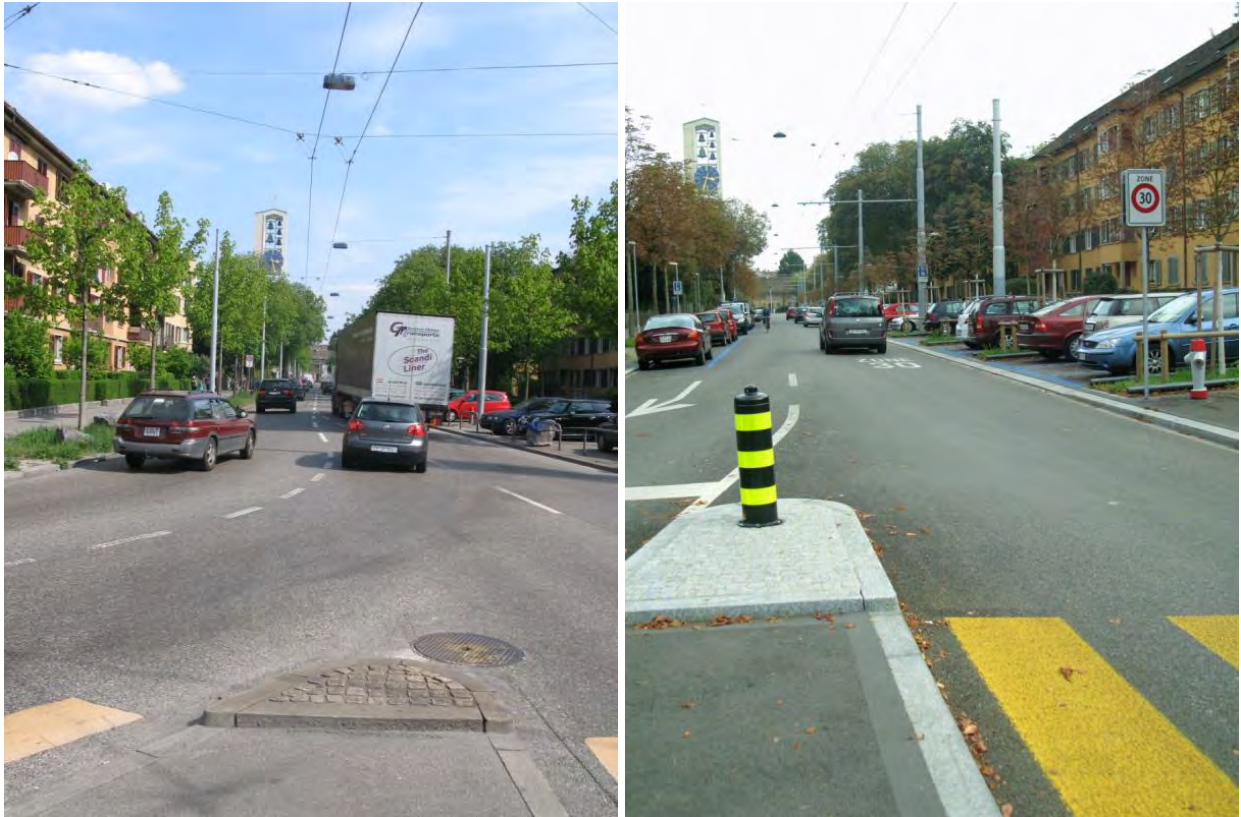


Abbildung 41: Bullingerstrasse, Nov. 2008 (links) und Okt. 2012 (rechts):
Tempo 30, Gegenverkehr, Abbruch Fussgängerüberführung



Abbildung 42: Bullingerplatz, Nov. 2008 (links) und Okt. 2012 (rechts):
Begegnungszone Tempo 20



Abbildung 43: Lochergut, Nov. 2008 (links) und Sept. 2013 (rechts):
Umbau Tramhaltestelle, Aufhebung Einbahnregime und Velomassnahmen Badenerstrasse, Abbruch Barriere für Nachtspernung Weststrasse, Ersatz mit permanenter Sperre



Abbildung 44: Sihlfeldstrasse, Nov. 2008 (links) und Sept. 2013 (rechts):
Umbau zu verkehrsberuhigter Quartierstrasse mit Tempo 30 und Gegenverkehr



Abbildung 45: Brupbacherplatz, Nov. 2008 (links) und Mai 2013 (rechts):
 Umbau der Strassenkreuzung West-/Gertrudstrasse zu einem Platz, Wegfall der Fahrbahn auf der Ostseite, neue Gestaltung mit Bäumen und Bänken



Abbildung 46: Brupbacherplatz, Nov. 2008 (links) und Sept. 2013 (rechts):
 Umbau der Strassenkreuzung West-/Gertrudstrasse zu einem Platz, Wegfall der Fahrbahn auf der Ostseite, Einführung von Tempo 30, neue Gestaltung mit Bäumen und Bänken



Abbildung 47: Weststrasse (Kreuzung West-/Kalkbreitestrasse), Nov. 2008 (links) und Nov. 2012 (rechts):
 Umbau zu einem Knoten ohne Lichtsignalanlage, Einmündung Weststrasse als Trottoirüberfahrt, Umbau zu ver-
 kehrsberuhigter Quartierstrasse mit Tempo 30, neue Gestaltung mit Baumreihe und Parkfeldern



Abbildung 48: Weststrasse, November 2008 (links) und November 2012 (rechts):
 Umbau zu verkehrsberuhigter Quartierstrasse mit Tempo 30 und Gegenverkehr



Abbildung 49: Knoten Schimmel-/Birmensdorferstrasse, November 2008 (links) und August 2011 (rechts):
Gegenverkehr, Verlagerung Transitverkehr auf Westumfahrung, in der Birmensdorferstrasse Aufhebung eines MIV-
Fahrstreifens zugunsten Velostreifen und breiteren Trottoirs



Abbildung 50: Schimmelstrasse, November 2008 (links) und Sept. 2010 (rechts):
Gegenverkehr, Verlagerung Transitverkehr auf Westumfahrung



Abbildung 51: Seebahnstrasse November 2008 (links) und September 2010 (rechts):
Gegenverkehr, Verlagerung Transitverkehr auf Westumfahrung



Abbildung 52: Zweierstrasse, August 2009 (links) und August 2011 (rechts):
Aufhebung MIV-Fahrstreifen und LSA, Velostreifen stadtauswärts, Veloweg stadteinwärts, Baumreihe



Literatur

- Blesi Max, Klapproth Tobias, Leuenberger Andrea, Suter Christoph, 2012: Die Verwandlung der Zürcher Westtangente zur Quartierstrasse. In: ‚Strasse und Verkehr‘ Nr. 7-8, Juli/August 2012. Zürich
- Emmenegger Barbara, Litscher Monika, Gäumann Simone (alle Hochschule Luzern – Soziale Arbeit), Haefeli Ueli, Matti Daniel, Arnold Tobias (Interface Politikstudien), 2013: Gewinnung und Analyse von Daten zur Qualität und Nutzung der öffentlichen Räume in der Stadt Zürich. Erhebungsbericht 2012 mit Untersuchungen zu Seefeldstrasse, Bahnhof Stettbach und Brupbacherplatz. Im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich. Luzern und Zürich
- Emmenegger Barbara, Litscher Monika, Gäumann Simone (alle Hochschule Luzern – Soziale Arbeit), Haefeli Ueli, Matti Daniel, Arnold Tobias, Gärtner Stefan (Interface Politikstudien), 2014: Gewinnung und Analyse von Daten zur Qualität und Nutzung der öffentlichen Räume in der Stadt Zürich. Erhebungsbericht 2013 mit Untersuchungen zu Hard- und Schaffhauserstrasse und zum Anny-Klawaplatz. Im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich. Luzern und Zürich
- Gehl Jan, Gemzøe Lars, 1996: Public Spaces - Public Life. Danish Architectural Press, Copenhagen
- Gehl Jan, Gemzøe Lars, Kirknæs Sia, Sternhagen Søndergaard Britt, 2006: New City Life. Danish Architectural Press, Copenhagen
- Kuster Jürg, Meier Hans Rudolf (BHP – Hanser und Partner AG), Mötteli Markus, Shojaati Mazyar, Von Wartburg Deborah (SNZ Ingenieure und Planer AG), 2014: Auswirkungen der Westumfahrung von Zürich und der A4 durch das Knonauseramt. Fallstudie zu räumlichen Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen. Im Auftrag der Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), für Strassen (ASTRA), für Umwelt (BAFU) und für Verkehr (BAV). Zürich und Bern
- Landolt Sara, 2005: Analysebericht zum Quartier Sihlfeld und der Weststrasse. Handlungsperspektiven der GrundeigentümerInnen im Kontext der Abklassierung der Weststrasse zur Quartierstrasse. Hrsg.: Stadtentwicklung Stadt Zürich, Zürich
- Metzler Beat, 2011: Die Wiedergeburt der Weststrasse. Eigentumswohnungen statt Mietskasernen, Designläden statt Autospengler. Ein Jahr nach der Verkehrsbefreiung befindet sich das Quartier mitten in einem radikalen Wandel. In: Tagesanzeiger vom 30. Juli 2011. Zürich
- Mötteli Markus, Bühlmann Fredi, Shojaati Mazyar (SNZ Ingenieure und Planer AG), 2011: Wirkungskontrolle Westumfahrung und A4 Knonauseramt. Schlussbericht. Im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau und der Stadt Zürich. Zürich und Aarau
- Müri Leupp, Ruth, Rappl Ingrid, Brühl Andreas (ZKB), Walker Urs, Fischer Fredy, Ingold Kirk, 2011: Ruhe bitte! Wie Lage und Umweltqualität die Schweizer Mieten bestimmen. Herausgegeben von der Zürcher Kantonalbank in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Umwelt BAFU. Zürich
- NZZ, Neue Zürcher Zeitung, 2011: Mietanstieg an der Zürcher Weststrasse. Die Folgen von Investitionen. Ausgabe vom 16. Juni 2011. Zürich
- Project for Public Spaces, PPS, 2003: What makes a Great Place? New York
- Project for Public Spaces, PPS, 2008: Place Audit. An Evaluation Exercise to Determine Community Context for Transportation Planning, New York
- Sauter Daniel, Hüttenmoser Marco, 2002: Schulwegsicherheit in Leimbach, Zürich
- Sauter Daniel, 2014: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklungen von 1994 bis 2010. Analyse basierend auf den Mikrozensus „Mobilität und Verkehr“. Im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA. Zürich und Bern
- Sauter Daniel, 2009: Das Limmatquai vor und nach der Neugestaltung. Aufenthaltsnutzung, Fuss- und Veloverkehrsaufkommen im Vergleich der Jahre 2004-2005-2008. Im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich. Zürich

- Sauter Daniel, Kunz Melanie, Slukan Viktoria und Formoso Mauro 2010: Die Westtangente 2008 vor Eröffnung der Umfahrung. Fuss- und Veloverkehrsaufkommen, Verweilen im öffentlichen Raum, Schulwege und Begleitung. Im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich. Zürich
- Sauter Daniel, Kunz Melanie, 2013: Die Seefeldstrasse vor und nach der Neugestaltung. Fuss- und Veloverkehrsaufkommen, Interaktionen und Konflikte, Verweilen im öffentlichen Raum im Vergleich 2007 und 2011. Im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich. Zürich
- Schmid Andreas, 2012: Wandel in Zürichs Quartieren prägt die Schule. Bauliche und strukturelle Entwicklungen stellen die Schulkreise vor grosse Herausforderungen. In: Neue Zürcher Zeitung, 18. Januar 2012. Zürich
- Stadt Zürich 2003: Kindergarten- und Schulwege in der Stadt Zürich. Verkehrsberuhigung entlastet Eltern. Infoblatt der Verkehrsplanung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich 3/2003. Zürich
- Stadt Zürich, 2006: Stadträume 2010. Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum, Zürich
- Stadt Zürich, Tiefbauamt; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 2008: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich. Den Durchgangsverkehr nachhaltig reduzieren. Zürich
- Stadt Zürich, Zürcher Hochschule der Künste ZHdK, Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW, 2008: Weststrasse im Wandel. Zwei Untersuchungen zum Leben an der Weststrasse – eine Befragung und fotografische Erkundung. Zürich
- Statistik Stadt Zürich, 2010: Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich, Stadt Zürich, Präsidialdepartement. Zürich
- Statistik Stadt Zürich, 2014: Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich, Stadt Zürich, Präsidialdepartement. Zürich
- Villiger Simon, 2006: Leben an der Westtangente. Untersuchung der soziodemographischen und baulichen Strukturen. Statistik Stadt Zürich, Reihe Analysen 09/2006. Zürich
- Wimmer Rupert, Bubenhofer Jonas, Unger Katrin, Hoch Stephanie (alle Metron AG), Orlando Angelo
- Roland Müller Küsnacht AG, 2014: Wirkungsanalyse Bullingerplatz. Schlussbericht. Im Auftrag der Stadt Zürich. Brugg und Zürich

Anhänge

Anhang 1: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen pro Stunde auf Brücken

Anhang 2: Daten zu den einzelnen Zählstellen

Anhang 3: Fragebogen der Erhebung zu den Schulwegen

Anhang 4: Aufenthaltsnutzung über den Tag

Anhang 1: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen pro Stunde auf Brücken

Abbildung 53: Durchschnittlicher Fussverkehr **pro Stunde** am Morgen zwischen 7 und 9 Uhr

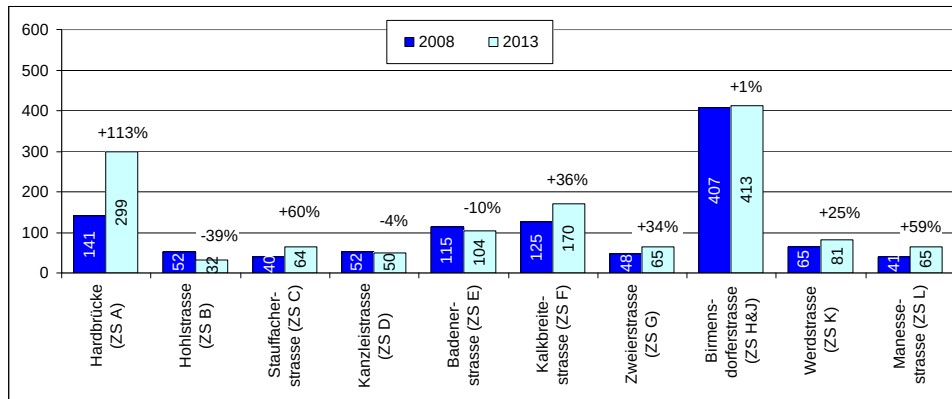


Abbildung 54: Durchschnittlicher Fussverkehr **pro Stunde** am Abend zwischen 16 und 19 Uhr

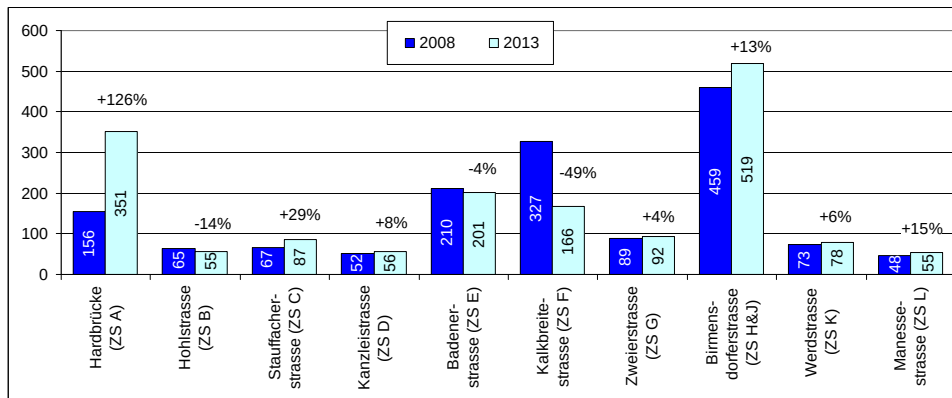


Abbildung 55: Durchschnittlicher Veloverkehr **pro Stunde** am Morgen zwischen 7 und 9 Uhr

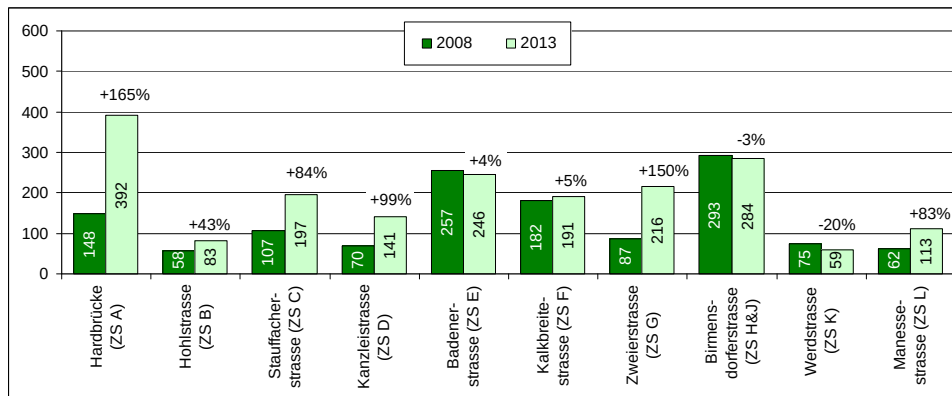
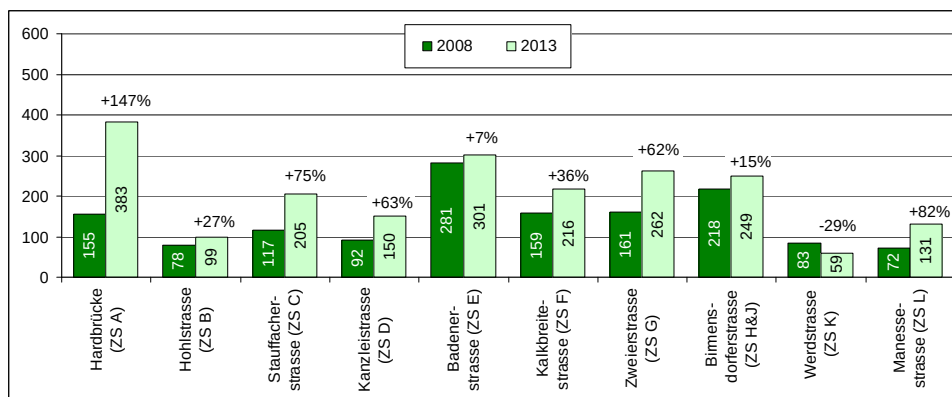


Abbildung 56: Durchschnittlicher Veloverkehr **pro Stunde** am Abend zwischen 16 und 19 Uhr



Anhang 2: Daten zu den einzelnen Zählstellen

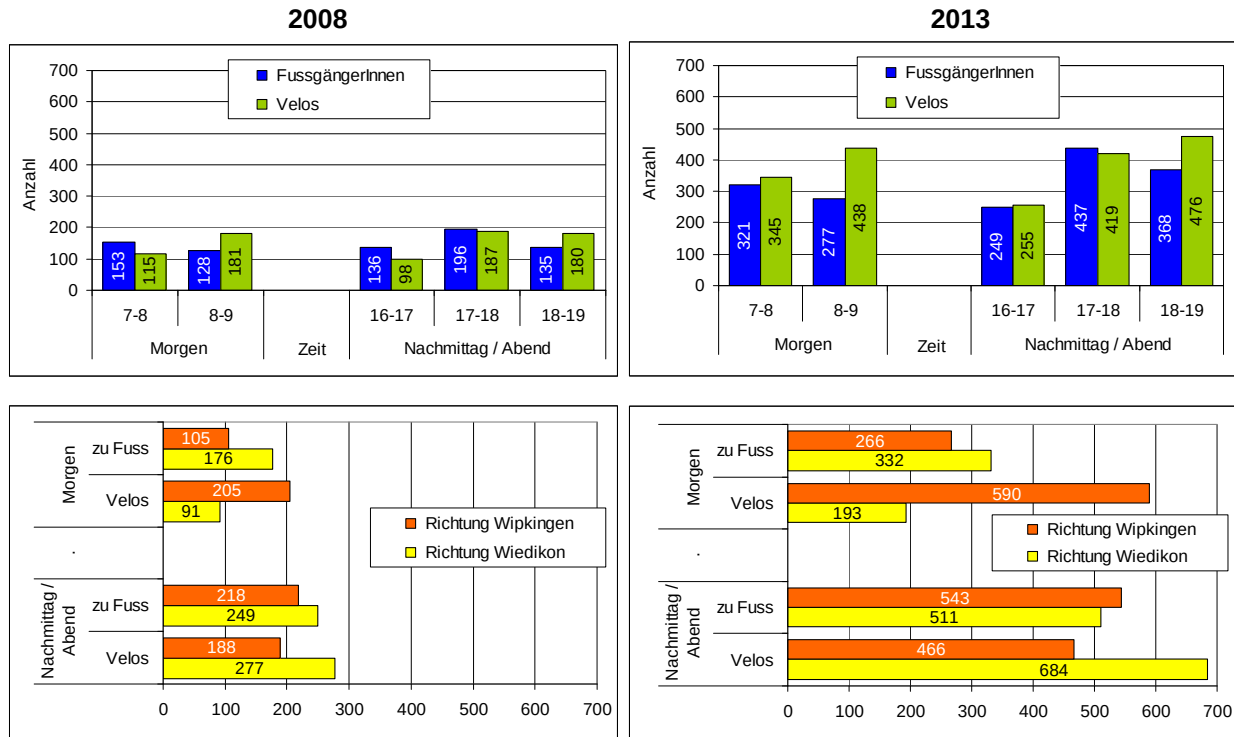
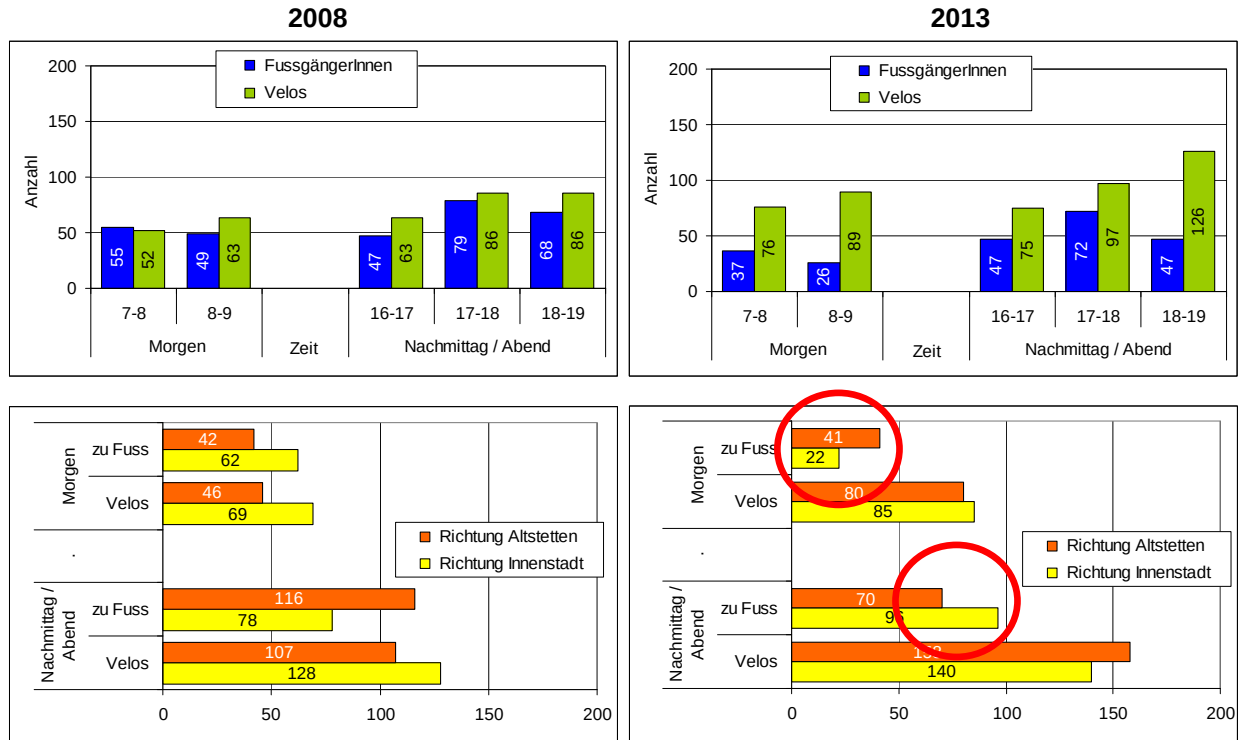
Hardbrücke**Zählstelle A****Brücken**Abbildung 57: **Hardbrücke:** Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung

Tabelle 10: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Wiedikon	Wipkingen	Total	Ost	West	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	63%	37%	100%	48%	52%	100%	---	---	---
	Velos	31%	69%	100%	59%	41%	100%	19%	81%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	53%	47%	100%	42%	58%	100%	---	---	---
	Velos	60%	40%	100%	58%	42%	100%	20%	80%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	57%	43%	100%	44%	56%	100%	---	---	---
	Velos	48%	52%	100%	58%	42%	100%	20%	80%	100%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Wiedikon	Wipkingen	Total	Ost	West	Total	Strasse	Gem. F./Radw.	Total
Morgen	zu Fuss	56%	44%	100%	51%	49%	100%	---	---	---
	Velos	25%	75%	100%	68%	32%	100%	2%	98%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	48%	52%	100%	55%	45%	100%	---	---	---
	Velos	59%	41%	100%	58%	42%	100%	4%	96%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	51%	49%	100%	54%	46%	100%	---	---	---
	Velos	45%	55%	100%	62%	38%	100%	3%	97%	100%

Brücke Hohlstrasse**Zählstelle B****Brücken**Abbildung 58: **Brücke Hohlstrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Bemerkung: Die rot umrahmte Veränderung beim Fussverkehr ist vermutlich auf die Absperrung am Knoten Seebahn-/Hohlstrasse zurückzuführen. Dies zeigt sich auch unten bei der Darstellung nach Strassenseite.

Tabelle 11: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Altstetten	Total	Nord	Süd	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	60%	40%	100%	36%	64%	100%	---	---	---
	Velos	60%	40%	100%	39%	61%	100%	57%	43%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	40%	60%	100%	42%	58%	100%	---	---	---
	Velos	54%	46%	100%	45%	55%	100%	45%	55%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	47%	53%	100%	40%	60%	100%	---	---	---
	Velos	56%	44%	100%	43%	57%	100%	49%	51%	100%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Altstetten	Total	Nord	Süd	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	35%	65%	100%	79%	21%	100%	---	---	---
	Velos	52%	48%	100%	62%	38%	100%	60%	40%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	58%	42%	100%	72%	28%	100%	---	---	---
	Velos	47%	53%	100%	63%	37%	100%	64%	36%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	52%	48%	100%	74%	26%	100%	---	---	---
	Velos	49%	51%	100%	62%	38%	100%	63%	37%	100%

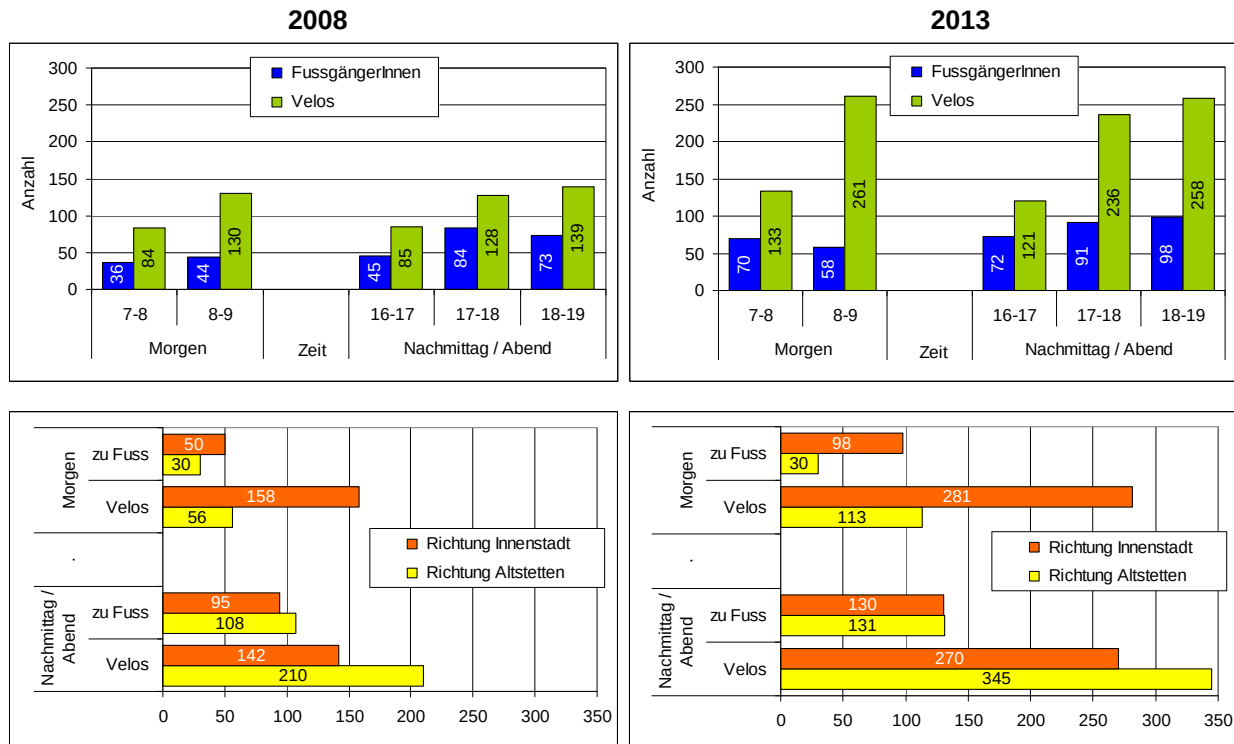
Brücke Stauffacherstrasse**Zählstelle C****Brücken**Abbildung 59: **Brücke Stauffacherstrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Tabelle 12: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Altstetten	Total	Nord	Süd	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	63%	37%	100%	65%	35%	100%	---	---	---
	Velos	74%	26%	100%	37%	63%	100%	81%	19%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	47%	53%	100%	55%	45%	100%	---	---	---
	Velos	40%	60%	100%	61%	39%	100%	68%	32%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	51%	49%	100%	58%	42%	100%	---	---	---
	Velos	53%	47%	100%	52%	48%	100%	73%	27%	100%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Altstetten	Total	Nord	Süd	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	77%	23%	100%	23%	77%	100%	---	---	---
	Velos	71%	29%	100%	29%	71%	100%	80%	20%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	50%	50%	100%	48%	52%	100%	---	---	---
	Velos	44%	56%	100%	58%	42%	100%	70%	30%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	59%	41%	100%	40%	60%	100%	---	---	---
	Velos	55%	45%	100%	46%	54%	100%	74%	26%	100%

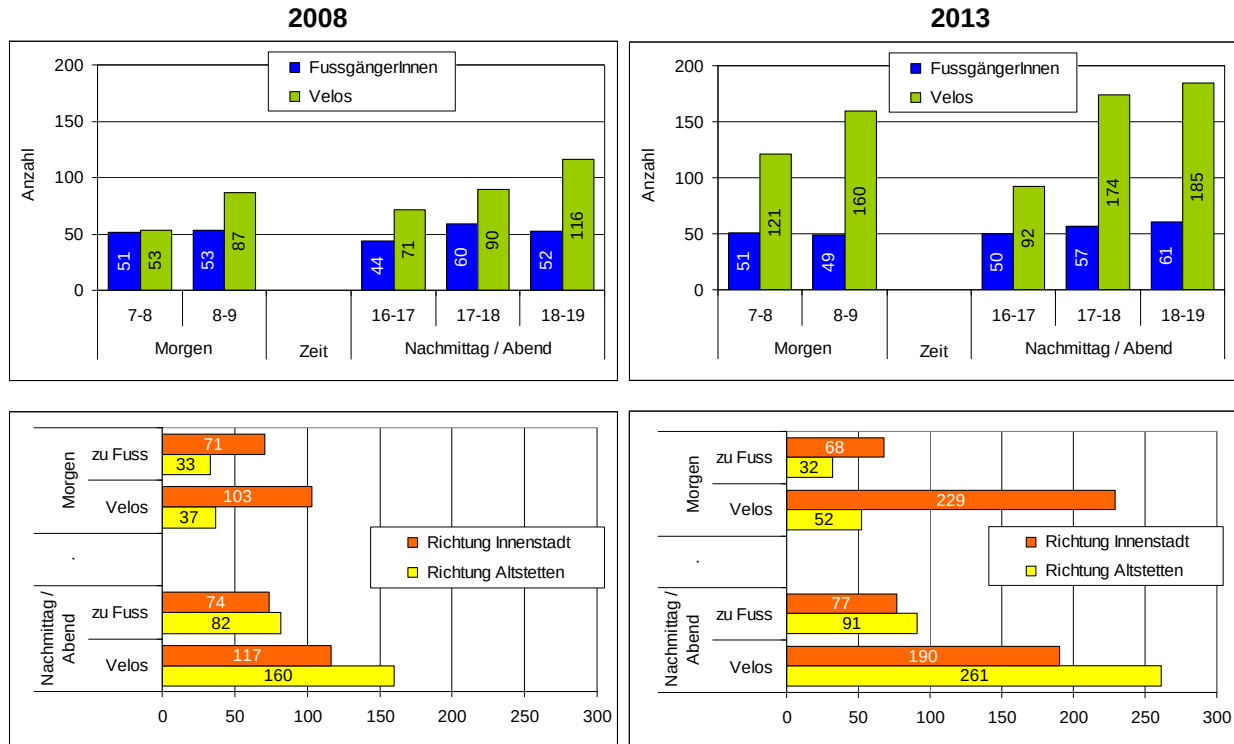
Brücke Kanzleistrasse**Zählstelle D****Brücken**Abbildung 60: **Brücke Kanzleistrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Tabelle 13: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Altstetten	Total	Nord	Süd	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	68%	32%	100%	26%	74%	100%	---	---	---
	Velos	74%	26%	100%	26%	74%	100%	95%	5%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	48%	52%	100%	25%	75%	100%	---	---	---
	Velos	42%	58%	100%	46%	54%	100%	92%	8%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	56%	44%	100%	25%	75%	100%	---	---	---
	Velos	53%	47%	100%	39%	61%	100%	93%	7%	100%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Altstetten	Total	Nord	Süd	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	68%	32%	100%	40%	60%	100%	---	---	---
	Velos	81%	19%	100%	19%	81%	100%	98%	2%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	46%	54%	100%	31%	69%	100%	---	---	---
	Velos	42%	58%	100%	57%	43%	100%	96%	4%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	54%	46%	100%	34%	66%	100%	---	---	---
	Velos	57%	43%	100%	43%	57%	100%	97%	3%	100%

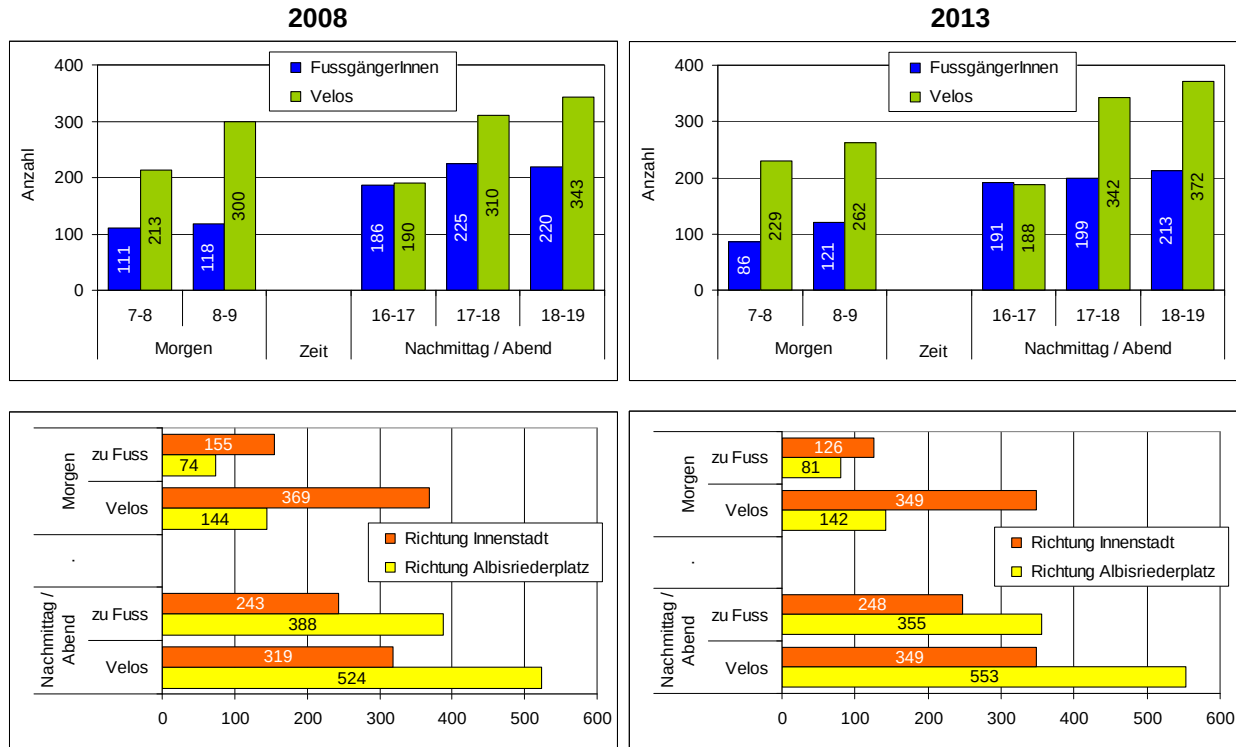
Brücke Badenerstrasse**Zählstelle E****Brücken**Abbildung 61: **Brücke Badenerstrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Tabelle 14: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Albisr.platz	Total	Nord	Süd	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	68%	32%	100%	70%	30%	100%	---	---	---
	Velos	72%	28%	100%	35%	65%	100%	90%	10%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	39%	61%	100%	69%	31%	100%	---	---	---
	Velos	38%	62%	100%	63%	37%	100%	85%	15%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	46%	54%	100%	70%	30%	100%	---	---	---
	Velos	51%	49%	100%	52%	48%	100%	87%	13%	100%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Albisr.platz	Total	Nord	Süd	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	61%	39%	100%	12%	88%	100%	---	---	---
	Velos	71%	29%	100%	66%	34%	100%	92%	8%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	41%	59%	100%	11%	89%	100%	---	---	---
	Velos	39%	61%	100%	33%	67%	100%	85%	15%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	46%	54%	100%	11%	89%	100%	---	---	---
	Velos	50%	50%	100%	45%	55%	100%	87%	13%	100%

Bemerkung: Die rot umrahmte Veränderung beim Fussverkehr nach Strassenseite ist darauf zurückzuführen, dass das Trottoir auf jener Seite wegen der Baustelle Tramdepot Kalkbreite gesperrt war.

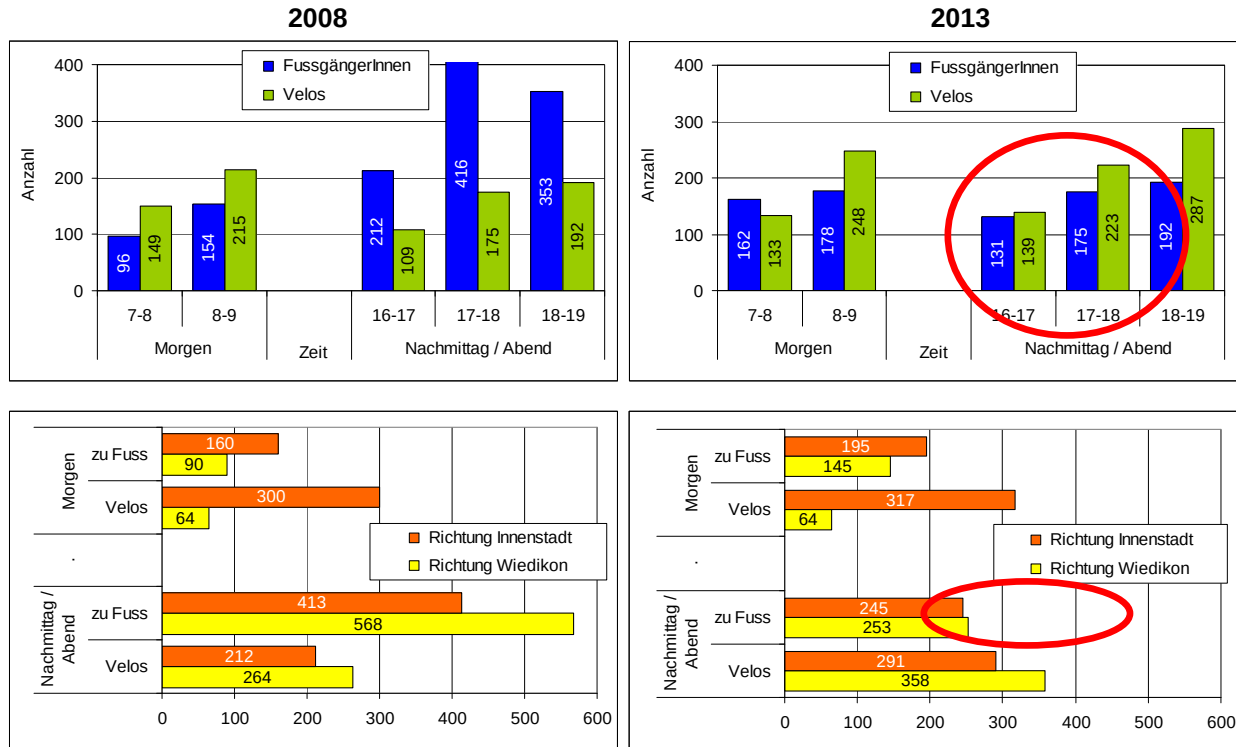
Brücke Kalkbreitestrasse**Zählstelle F****Brücken**Abbildung 62: **Brücke Kalkbreitestrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Tabelle 15: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Wiedikon	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	64%	36%	100%	37%	63%	100%	---	---	---
	Velos	82%	18%	100%	19%	81%	100%	89%	11%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	42%	58%	100%	35%	65%	100%	---	---	---
	Velos	45%	55%	100%	52%	48%	100%	80%	20%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	47%	53%	100%	35%	65%	100%	---	---	---
	Velos	61%	39%	100%	38%	62%	100%	84%	16%	100%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Wiedikon	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	57%	43%	100%	4%	96%	100%	---	---	---
	Velos	83%	17%	100%	12%	88%	100%	93%	7%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	49%	51%	100%	11%	89%	100%	---	---	---
	Velos	45%	55%	100%	51%	49%	100%	93%	7%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	53%	47%	100%	8%	92%	100%	---	---	---
	Velos	59%	41%	100%	37%	63%	100%	93%	7%	100%

Bemerkung: Der Grund für den Einbruch beim Fussverkehr am Nachmittag und Abend in beiden Richtungen ist unklar. Die Verlagerung der Strassenseite ist darauf zurückzuführen, dass das Trottoir auf jener Seite wegen der Baustelle Tramdepot Kalkbreite gesperrt war.

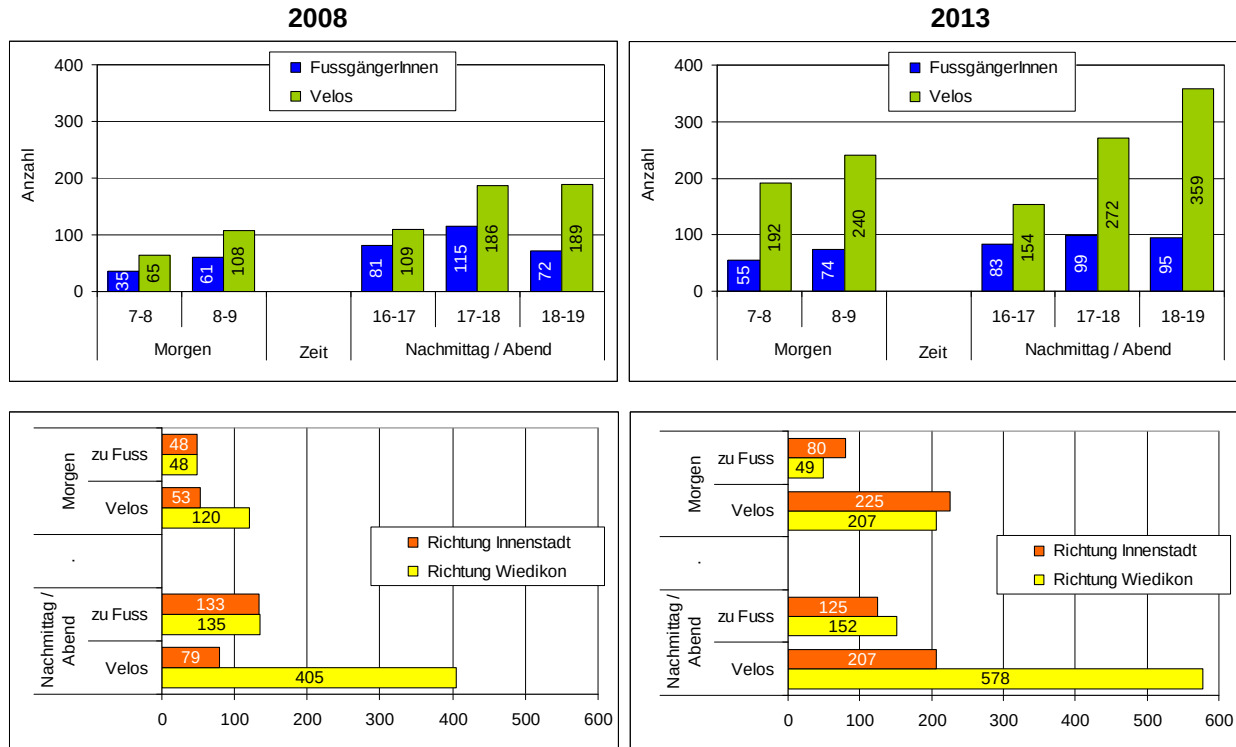
Brücke Zweierstrasse**Zählstelle G****Brücken**Abbildung 63: **Brücke Zweierstrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Tabelle 16: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Wiedikon	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	50%	50%	100%	46%	54%	100%	---	---	---
	Velos	31%	69%	100%	72%	28%	100%	81%	19%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	50%	50%	100%	49%	51%	100%	---	---	---
	Velos	16%	84%	100%	87%	13%	100%	86%	14%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	50%	50%	100%	48%	52%	100%	---	---	---
	Velos	20%	80%	100%	83%	17%	100%	84%	16%	100%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Wiedikon	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	62%	38%	100%	55%	45%	100%	---	---	---
	Velos	52%	48%	100%	60%	40%	100%	82%	18%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	45%	55%	100%	65%	35%	100%	---	---	---
	Velos	26%	74%	100%	80%	20%	100%	90%	10%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	50%	50%	100%	62%	38%	100%	---	---	---
	Velos	35%	65%	100%	73%	27%	100%	87%	13%	100%

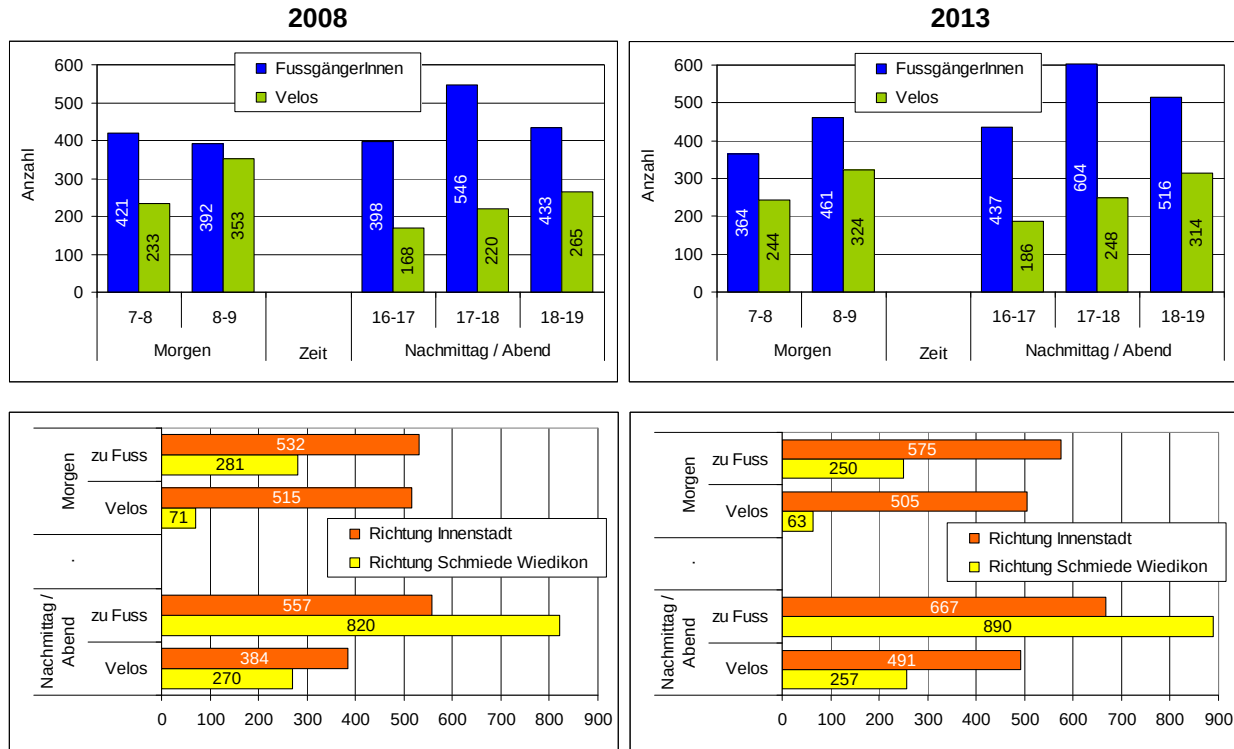
Birmensdorferstrasse**Zählstelle H & J****Brücken**Abbildung 64: **Birmensdorferstrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Tabelle 17: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Schmiede Wiedikon	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Tram-trassee	Trottoir
Morgen	zu Fuss	65%	35%	100%	46%	54%	100%	---	---	---
	Velos	88%	12%	100%	29%	71%	100%	67%	5%	28%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	40%	60%	100%	59%	41%	100%	---	---	---
	Velos	59%	41%	100%	45%	55%	100%	44%	7%	49%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	50%	50%	100%	54%	46%	100%	---	---	---
	Velos	73%	27%	100%	38%	62%	100%	55%	6%	39%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Schmiede Wiedikon	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Tram-trassee	Trottoir
Morgen	zu Fuss	70%	30%	100%	69%	31%	100%	---	---	---
	Velos	89%	11%	100%	22%	78%	100%	74%	3%	23%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	43%	57%	100%	76%	24%	100%	---	---	---
	Velos	66%	34%	100%	46%	54%	100%	46%	5%	49%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	52%	48%	100%	74%	26%	100%	---	---	---
	Velos	76%	24%	100%	36%	64%	100%	58%	4%	38%

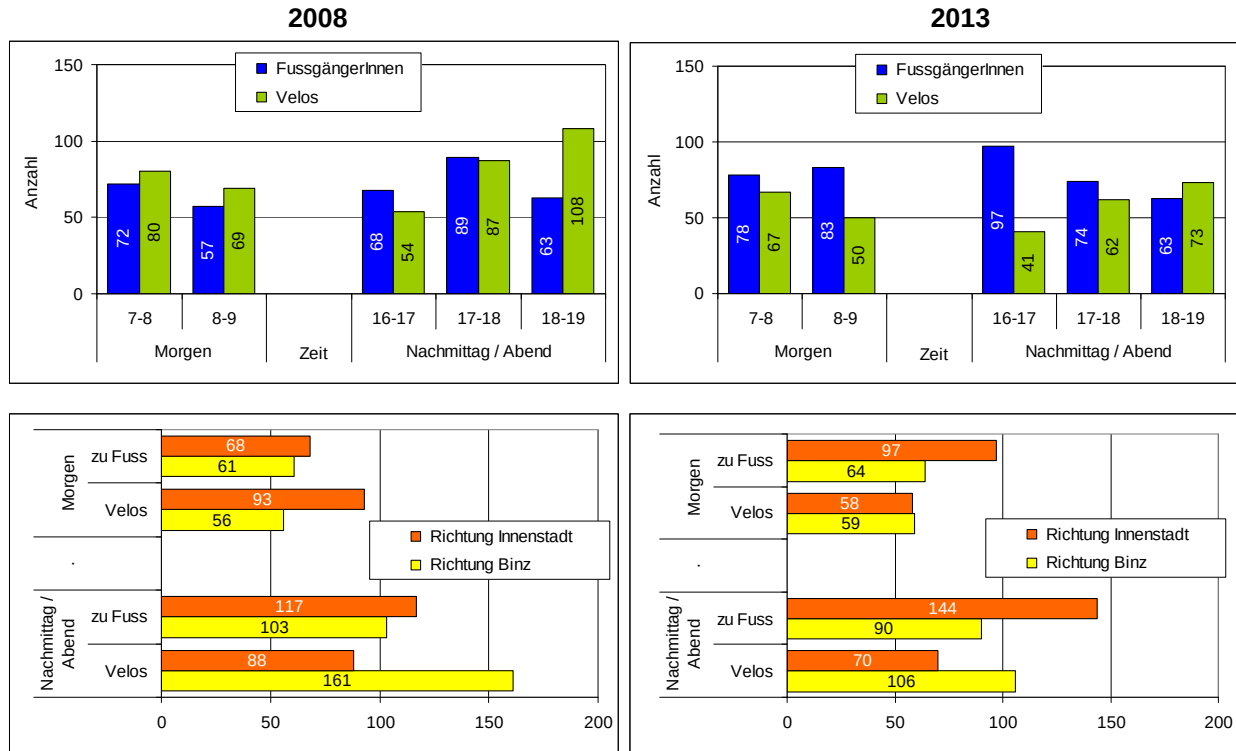
Werdstrasse**Zählstelle K****Brücken**Abbildung 65: **Werdstrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Tabelle 18: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Binz	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	53%	47%	100%	60%	40%	100%	---	---	---
	Velos	62%	38%	100%	40%	60%	100%	97%	3%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	53%	47%	100%	69%	31%	100%	---	---	---
	Velos	35%	65%	100%	65%	35%	100%	86%	14%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	53%	47%	100%	66%	34%	100%	---	---	---
	Velos	45%	55%	100%	56%	44%	100%	90%	10%	100%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Binz	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Trottoir	Total
Morgen	zu Fuss	60%	40%	100%	71%	29%	100%	---	---	---
	Velos	50%	50%	100%	44%	56%	100%	97%	3%	100%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	62%	38%	100%	81%	19%	100%	---	---	---
	Velos	40%	60%	100%	67%	33%	100%	90%	10%	100%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	61%	39%	100%	77%	23%	100%	---	---	---
	Velos	44%	56%	100%	58%	42%	100%	93%	7%	100%

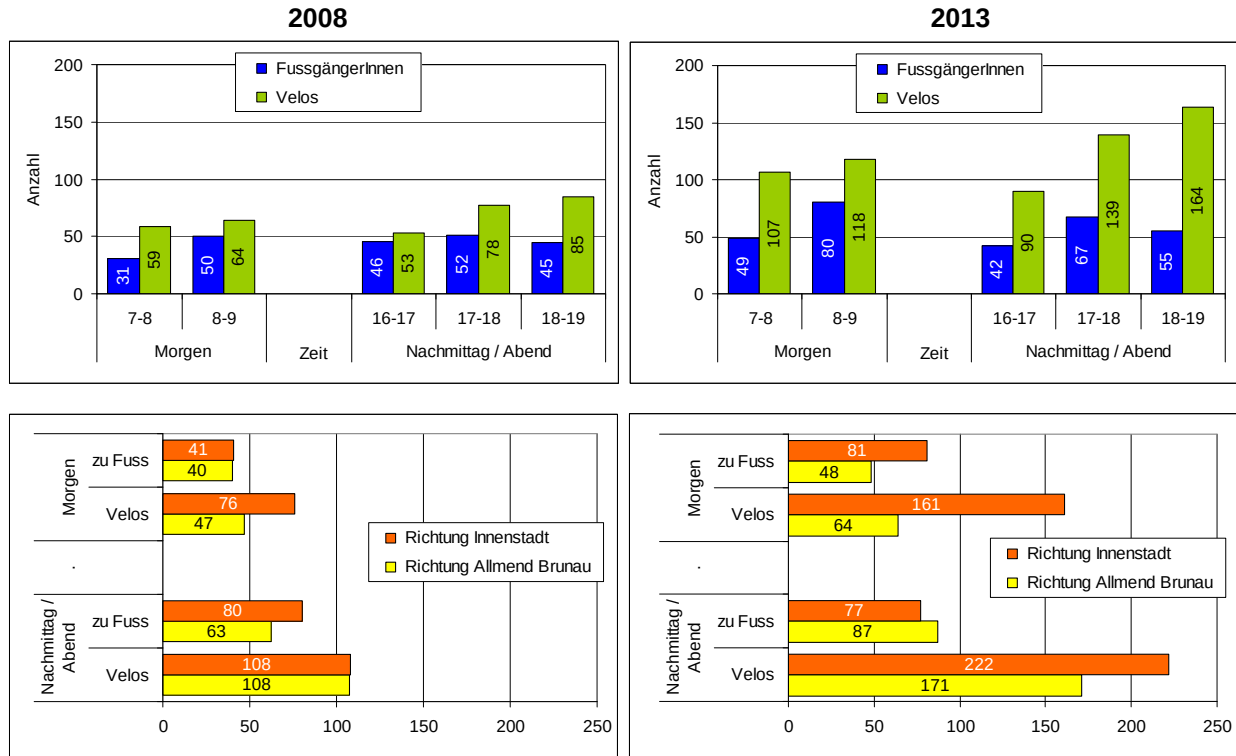
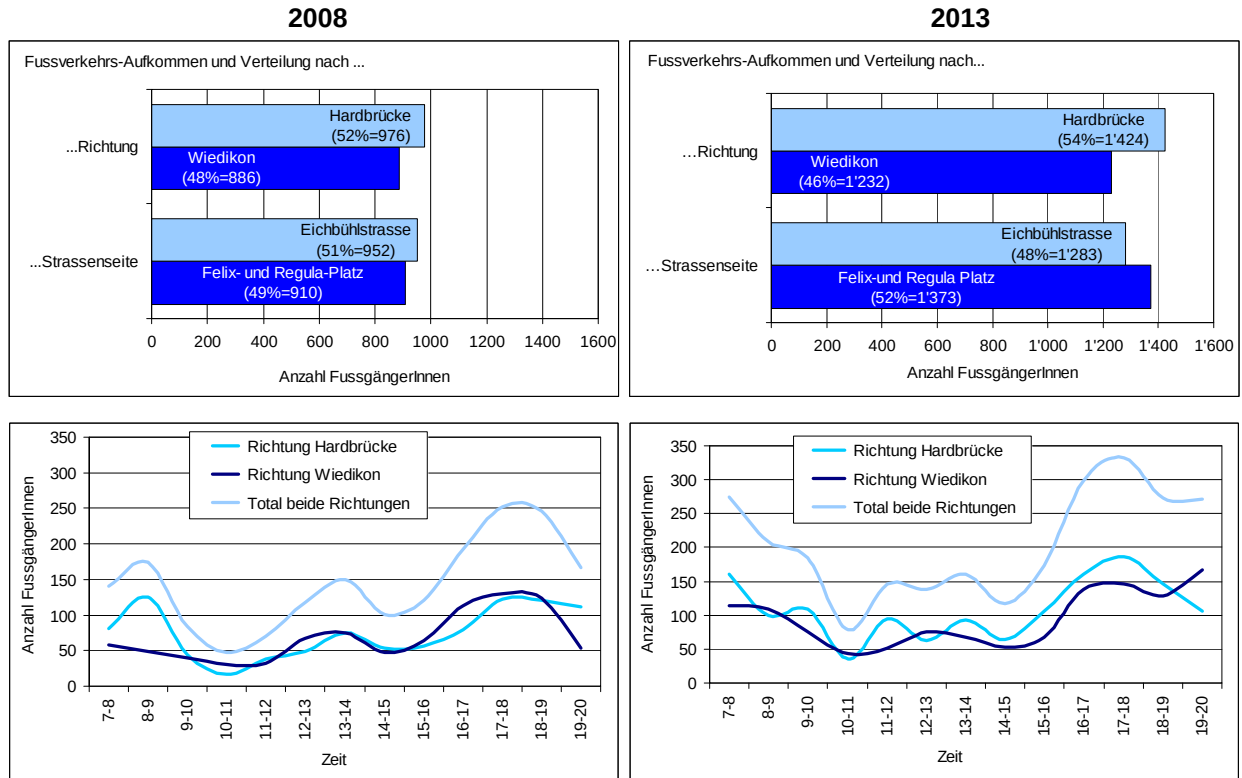
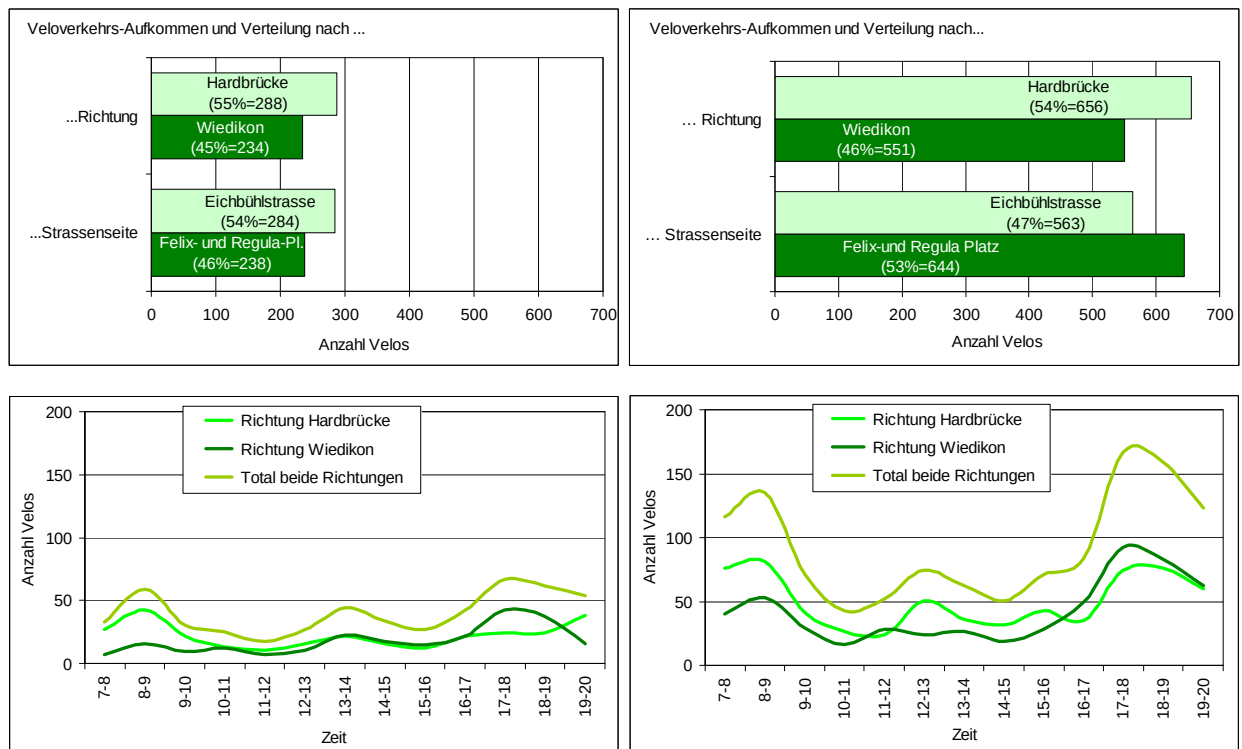
Manessestrasse**(Zählstelle L)****Brücken / Innenstadtverb.**Abbildung 66: **Manessestrasse: Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nach Tageszeit und Richtung**

Tabelle 19: Anteile des Fuss- und Veloverkehrs nach Richtung, Strassenseite, Tageszeit und Velos auf dem Trottoir

2008		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Allmend	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Radweg	Trottoir
Morgen	zu Fuss	49%	51%	100%	75%	25%	100%	---	---	---
	Velos	38%	62%	100%	46%	54%	100%	19%	49%	32%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	44%	56%	100%	84%	16%	100%	---	---	---
	Velos	50%	50%	100%	48%	52%	100%	29%	43%	28%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	46%	54%	100%	81%	19%	100%	---	---	---
	Velos	46%	54%	100%	47%	53%	100%	26%	45%	29%

2013		Nach Richtung			Nach Strassenseite			Veloanteil auf...		
		Innenstadt	Allmend	Total	Nord-West	Süd-Ost	Total	Strasse	Radweg	Trottoir
Morgen	zu Fuss	63%	37%	100%	88%	12%	100%	---	---	---
	Velos	72%	28%	100%	41%	59%	100%	7%	55%	38%
Nachmittag / Abend	zu Fuss	47%	53%	100%	69%	31%	100%	---	---	---
	Velos	56%	44%	100%	51%	49%	100%	10%	45%	45%
Beide Tageszeiten	zu Fuss	54%	46%	100%	77%	23%	100%	---	---	---
	Velos	62%	38%	100%	47%	53%	100%	9%	49%	42%

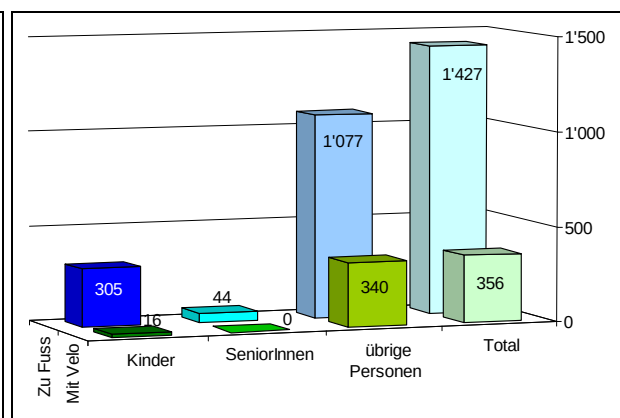
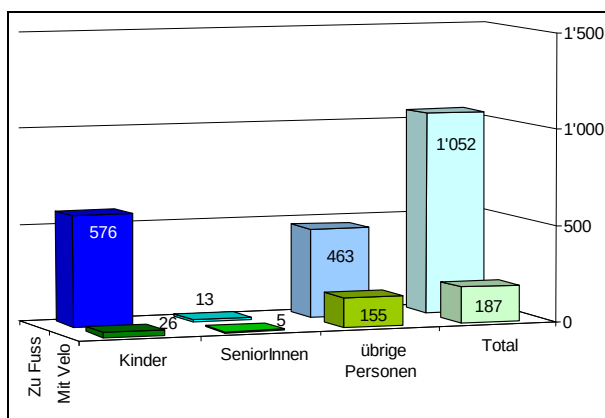
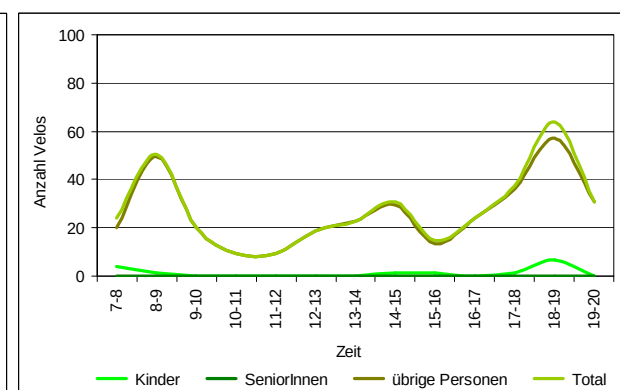
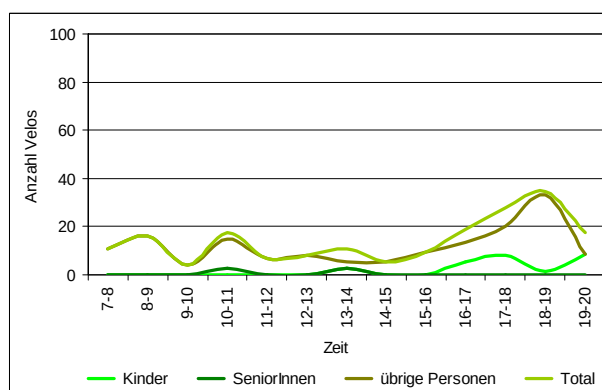
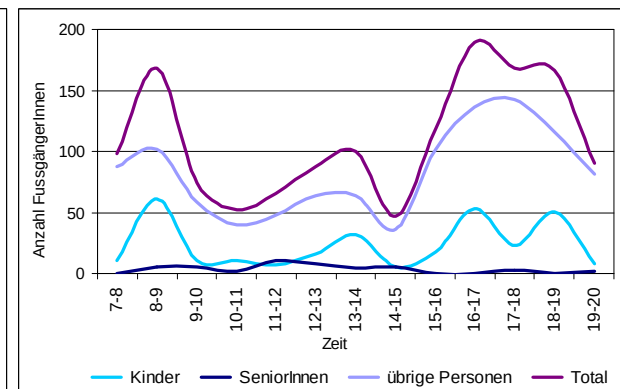
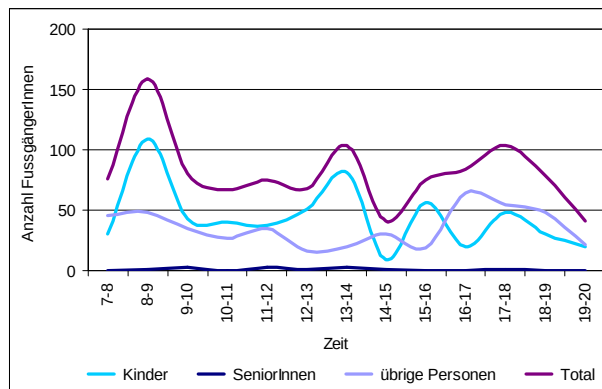
Hardstrasse**Zählstelle 1****Längsverkehr**Abbildung 67: **Hardstrasse: Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und Strassenseite**Abbildung 68: **Hardstrasse: Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite**

Übergang Hardstrasse ***Zählstelle 2****Querungen**

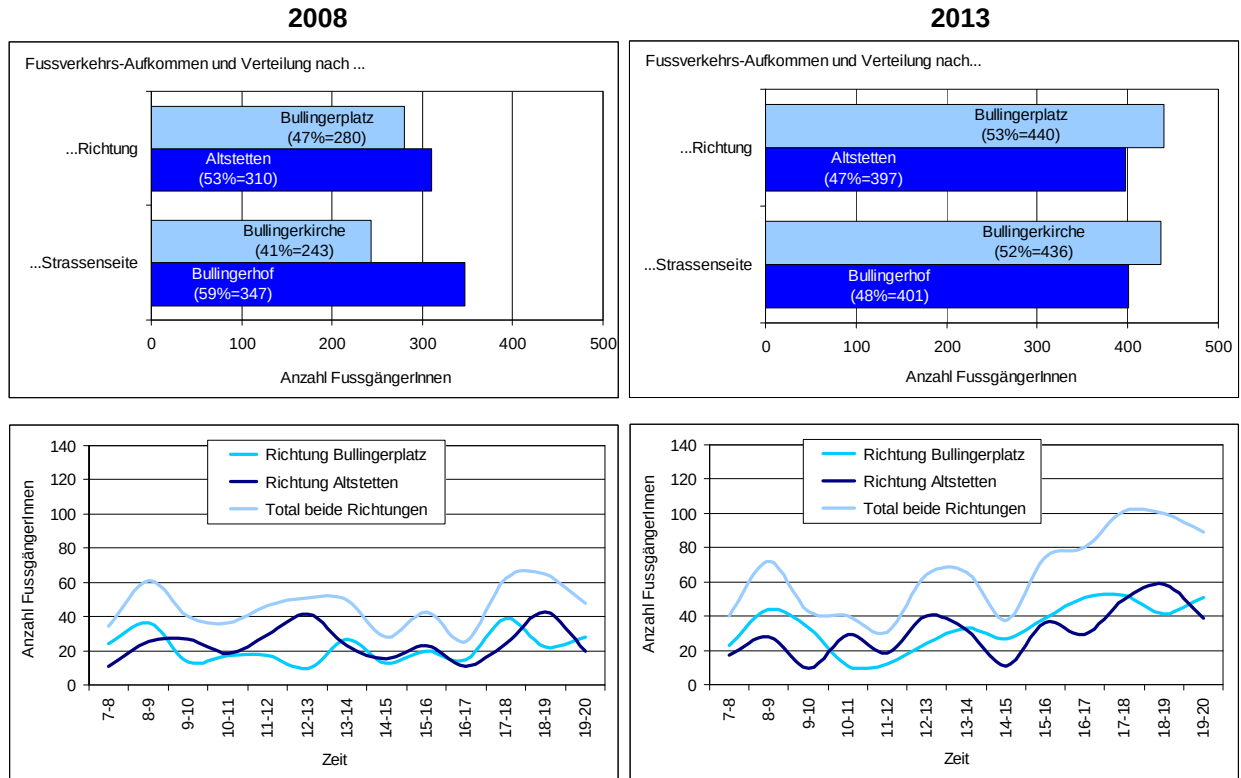
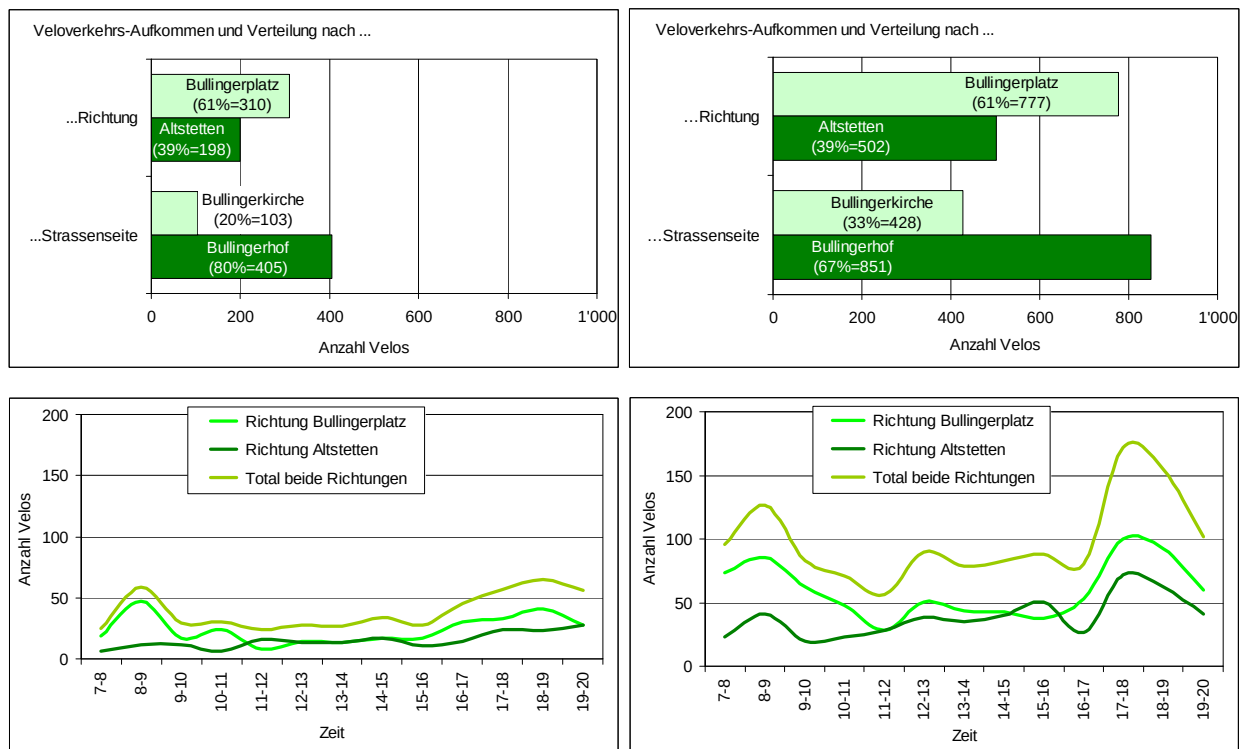
* Höhe Eichbühlstrasse

Abbildung 69: **Übergang Hardstrasse:** Querende FussgängerInnen und Velos nach Altersgruppen

2008				2013			
	Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt		Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt
N	1'052	187	1'239	N	1'427	356	1'783
Kinder	55%	14%	49%	Kinder	21%	5%	18%
SeniorInnen	1%	3%	1%	SeniorInnen	3%	0.0%	3%
Übrige Personen	44%	83%	50%	Übrige Personen	76%	95%	79%
Total	100%	100%	100%	Total	100%	100%	100%
Ant. zu Fuss / Velo	85%	15%	100%	Ant. zu Fuss / Velo	80%	20%	100%

Abbildung 70: **Übergang Hardstrasse:** Tagesganglinie des Fuss- und Veloverkehrs nach Altersgruppen

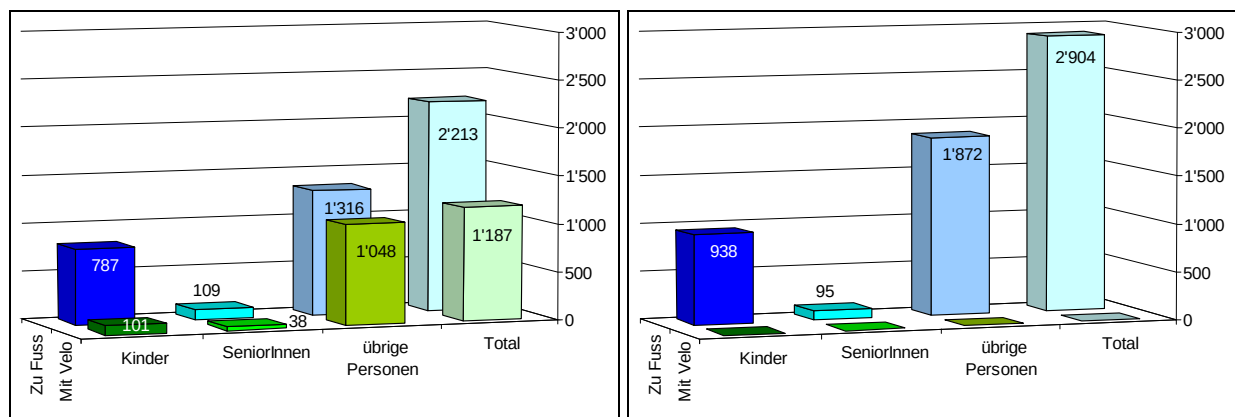
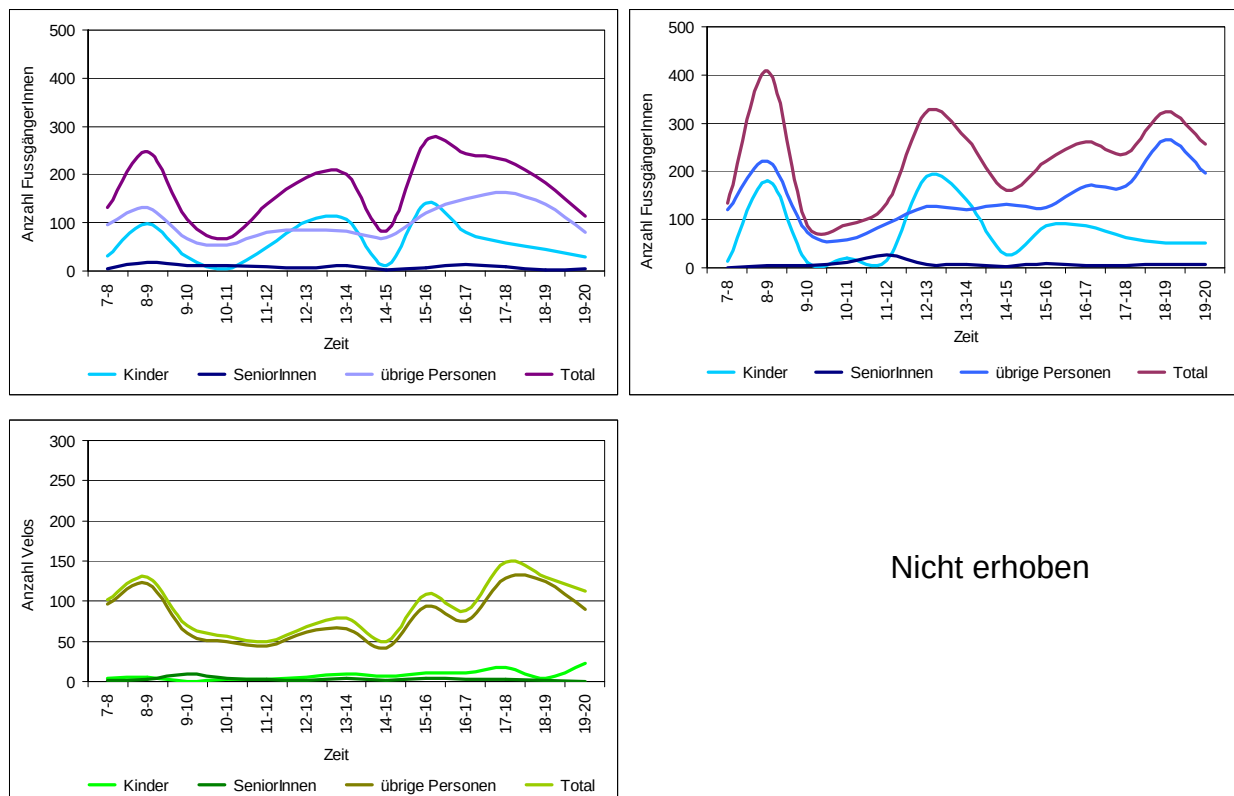
* Achtung bei Vergleichen: die Skalen zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr sind unterschiedlich

Bullingerstrasse**Zählstelle 3****Längsverkehr**Abbildung 71: **Bullingerstrasse: Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und Strassenseite**Abbildung 72: **Bullingerstrasse: Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite**

Übergänge am Bullingerplatz**Zählstellen 4 & 5****Querungen**Abbildung 73: **Übergänge Bullingerplatz:** Querende FussgängerInnen (und Velos) nach Altersgruppen

	2008				2013		
	Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt		Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt
N	2'213	1'187	3'400	N	2'904	---	---
Kinder	36%	9%	26%	Kinder	32%	---	---
SeniorInnen	5%	3%	4%	SeniorInnen	3%	---	---
Übrige Personen	59%	88%	70%	Übrige Personen	65%	---	---
Total	100%	100%	100%	Total	100%	---	---
Ant. zu Fuss / Velo	65%	35%	100%	Ant. zu Fuss	---	---	---

2013 wurden nur die FussgängerInnen, aber keine Velos erhoben

Abbildung 74: **Übergänge am Bullingerplatz:** Tagesganglinie im Fuss- und Veloverkehr nach Altersgruppen

Nicht erhoben

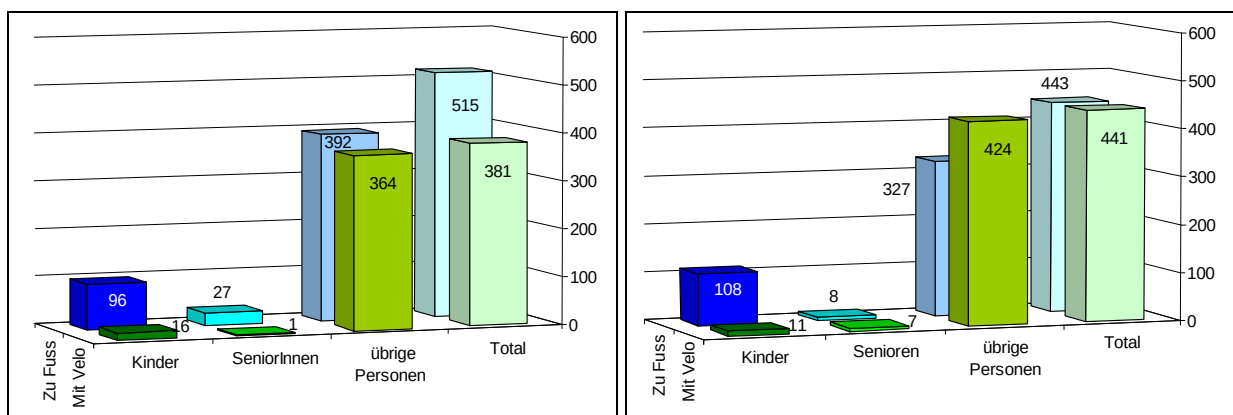
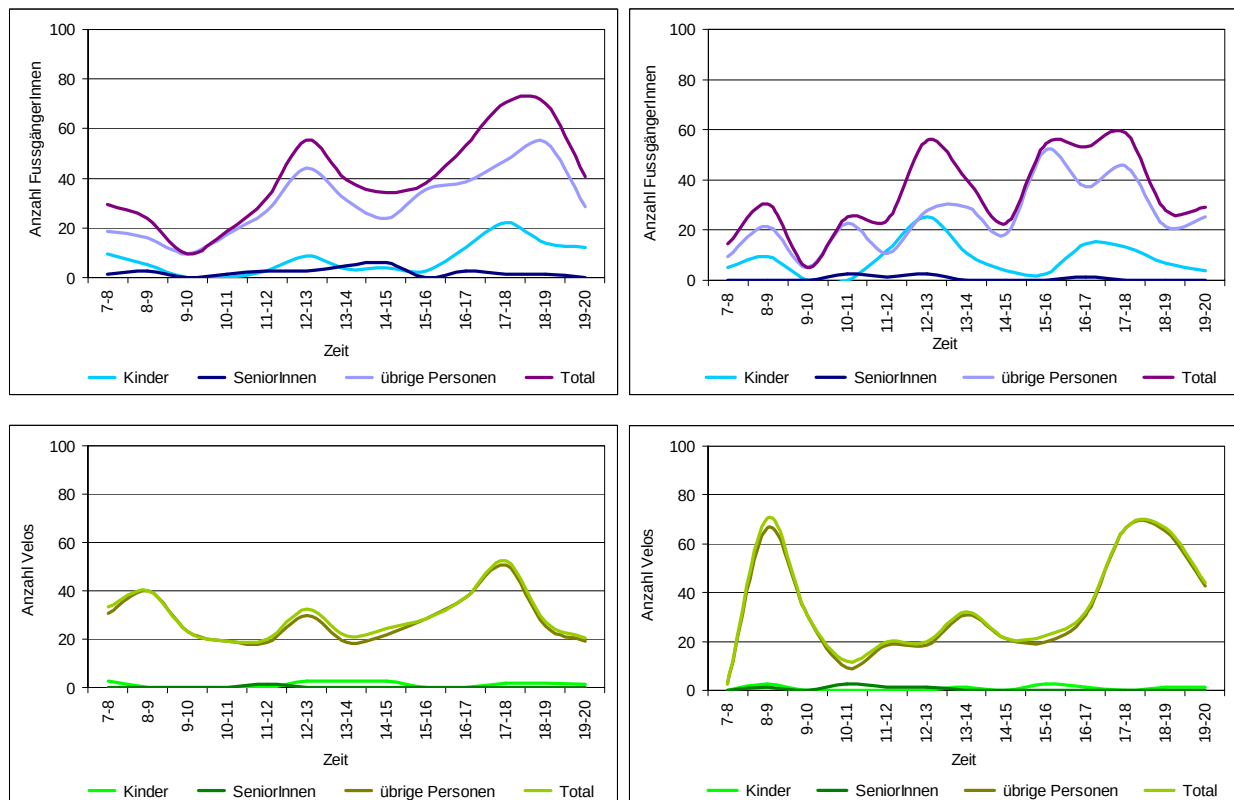
* Achtung bei Vergleichen: die Skalen zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr sind unterschiedlich

Übergang Sihlfeldstrasse ***Zählstelle 6****Querungen**

* Höhe Kanzleistrasse

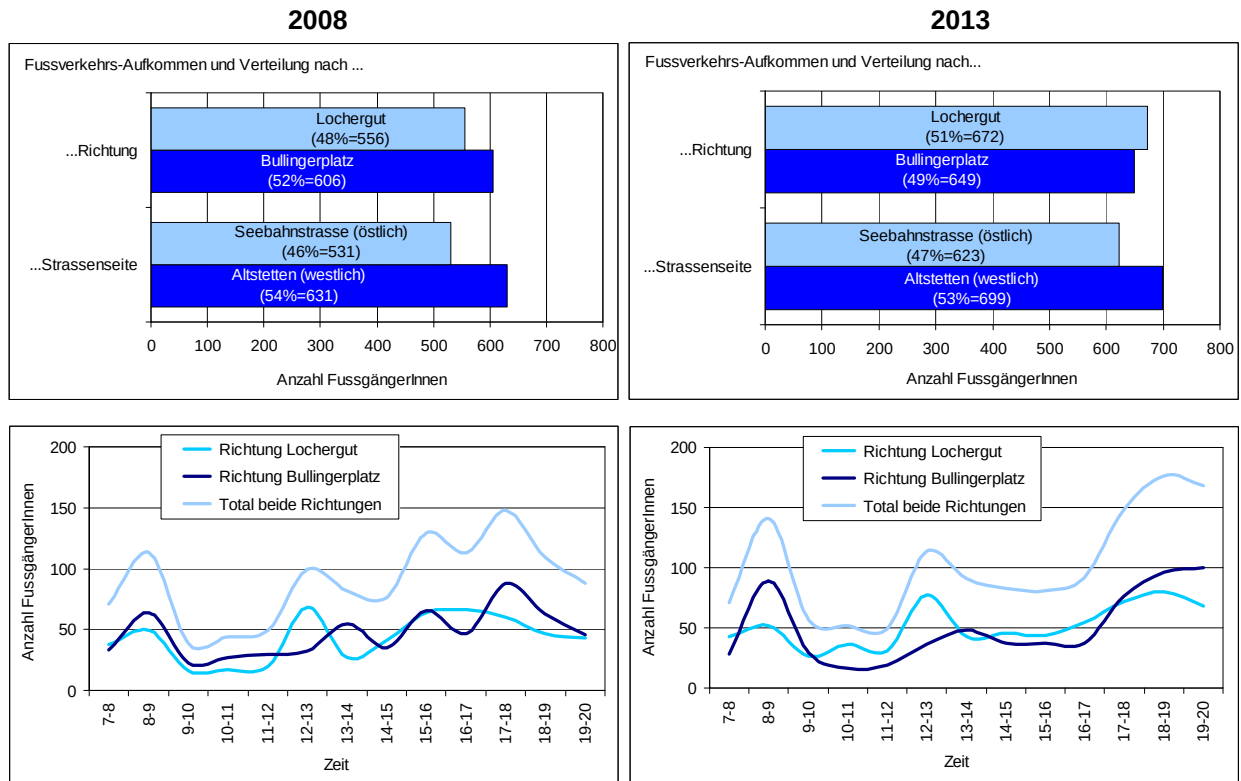
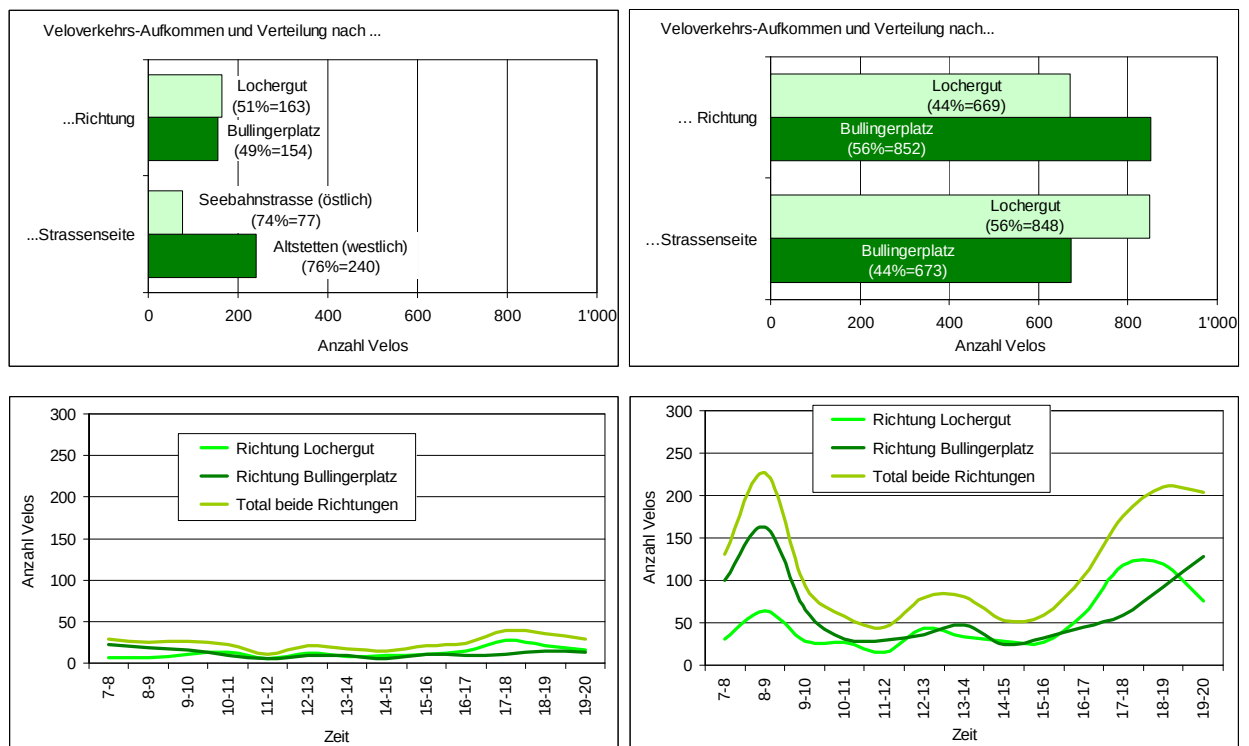
Abbildung 75: **Übergang Sihlfeldstrasse:** Querende FussgängerInnen und Velos nach Altersgruppen

2008				2013			
	Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt		Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt
N	515	381	896	N	443	441	884
Kinder	19%	4%	13%	Kinder	24%	2%	13%
SeniorInnen	5%	0.0%	3%	SeniorInnen	2%	2%	2%
Übrige Personen	76%	96%	84%	Übrige Personen	74%	96%	85%
Total	100%	100%	100%	Total	100%	100%	100%
Ant. zu Fuss / Velo	57%	43%	100%	Ant. zu Fuss / Velo	50%	50%	100%

Abbildung 76: **Übergang Sihlfeldstrasse:** Tagesganglinie im Fuss- und Veloverkehr nach Altersgruppen

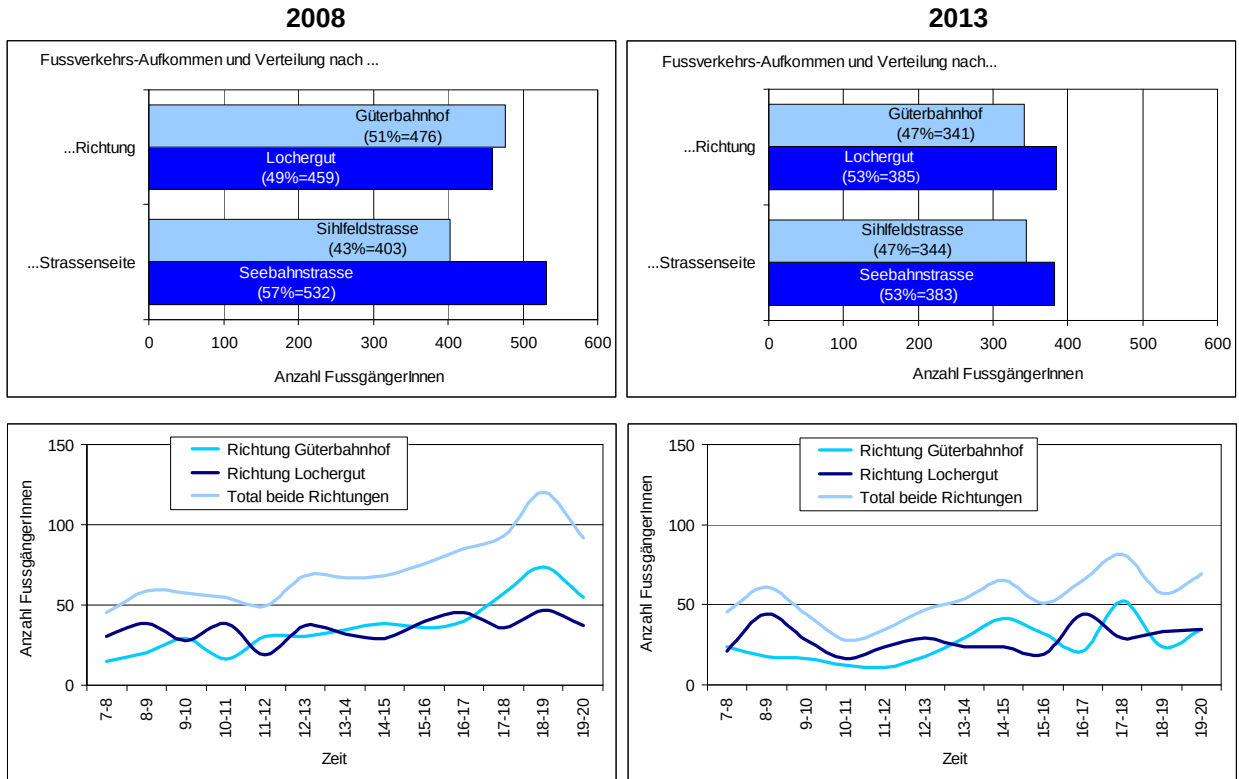
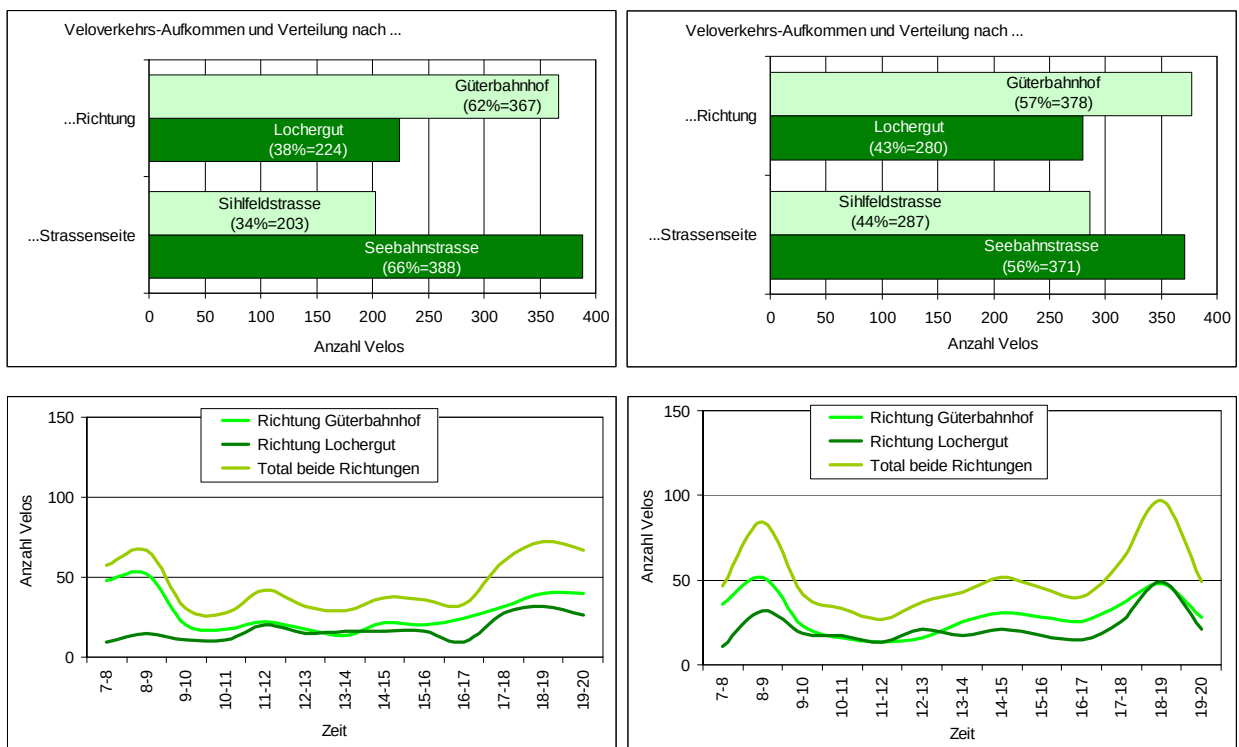
Sihlfeldstrasse ***Zählstelle 7****Längsverkehr**

* zwischen Kanzlei- und Kochstrasse

Abbildung 77: **Sihlfeldstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 78: **Sihlfeldstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

Erismannstrasse ***Zählstelle 8****Längsverkehr**

* Nahe Einmündung Karl-Bürkli-Strasse

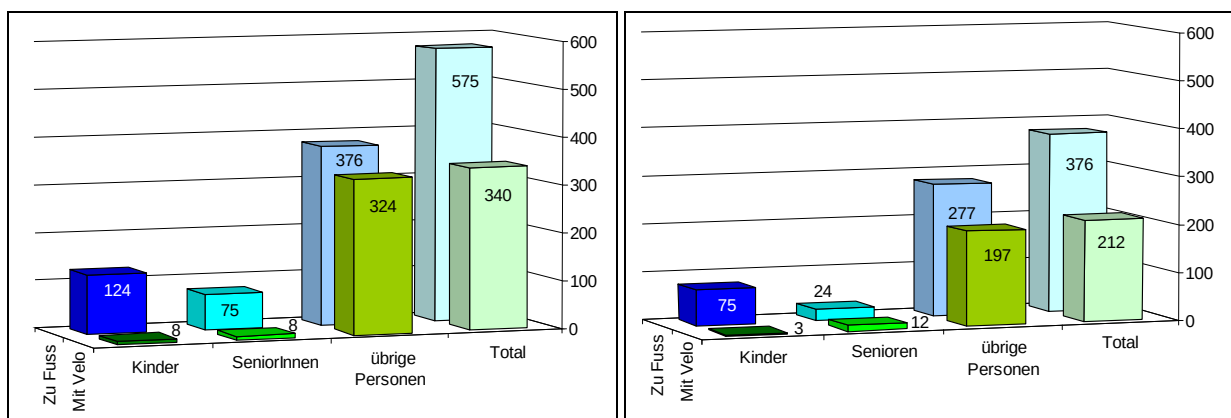
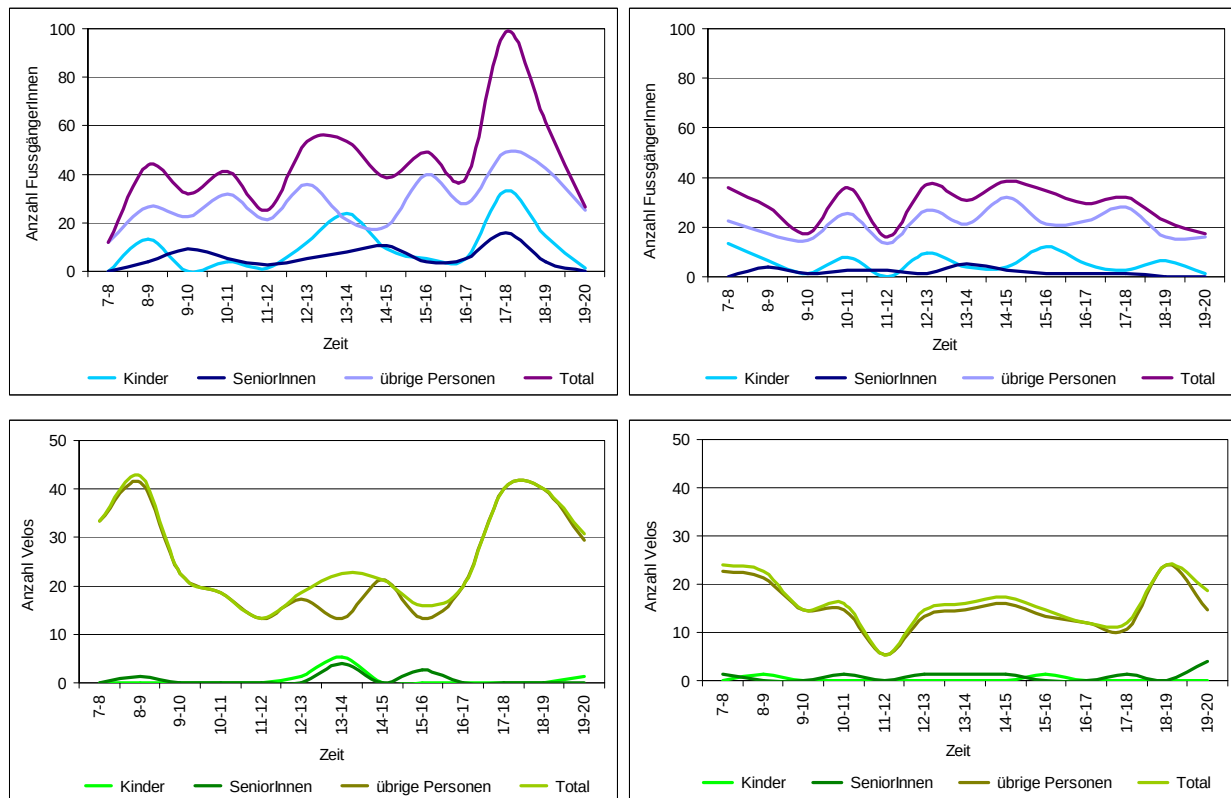
Abbildung 79: **Erismannstrasse:** Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 80: **Erismannstrasse:** Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

Übergang Sihlfeldstrasse ***Zählstelle 9****Querungen**

* Höhe Anny-Klawe-Platz

Abbildung 81: **Übergang Sihlfeldstrasse: Querende FussgängerInnen und Velos nach Altersgruppen**

2008				2013			
	Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt		Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt
N	575	340	915	N	376	212	588
Kinder	22%	3%	14%	Kinder	20%	1%	13%
SeniorInnen	13%	2%	9%	SeniorInnen	6%	56%	6%
Übrige Personen	65%	95%	77%	Übrige Personen	74%	93%	81%
Total	100%	100%	100%	Total	100%	100%	100%
Ant. zu Fuss / Velo	63%	37%	100%	Ant. zu Fuss / Velo	64%	36%	100.0%

Abbildung 82: **Übergang Sihlfeldstrasse: Tagesganglinie im Fuss- und Veloverkehr nach Altersgruppen ***

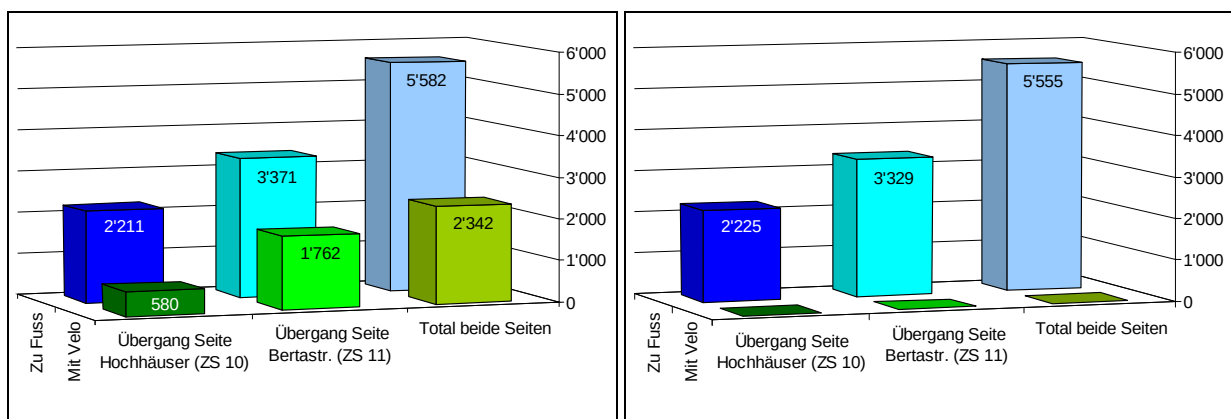
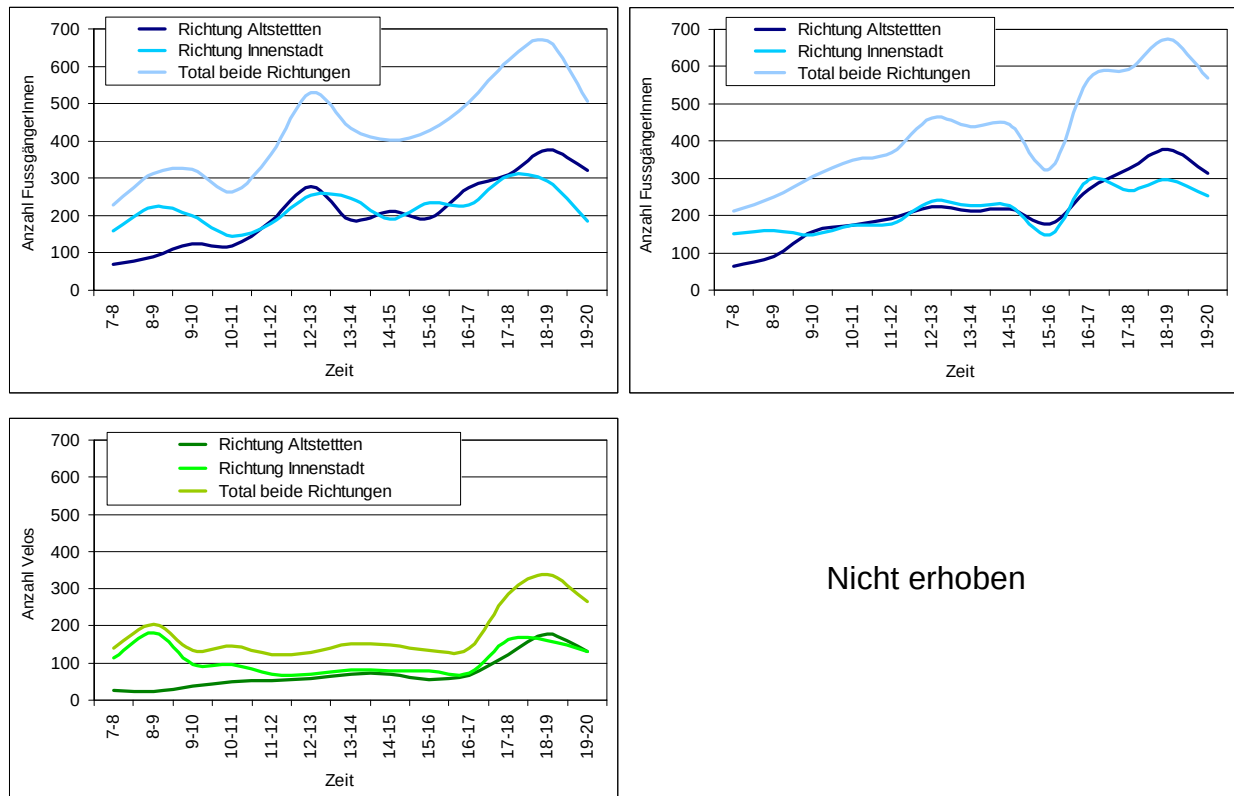
* Achtung bei Vergleichen: die Skalen zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr sind unterschiedlich

Übergänge beim Lochergut**Zählstellen 10 & 11****Querungen**Abbildung 83: **Übergänge Sihlfeldstrasse beim Lochergut:**

Querende FussgängerInnen und Velos nach Übergang (das Alter wurden in beiden Jahren nicht erhoben)

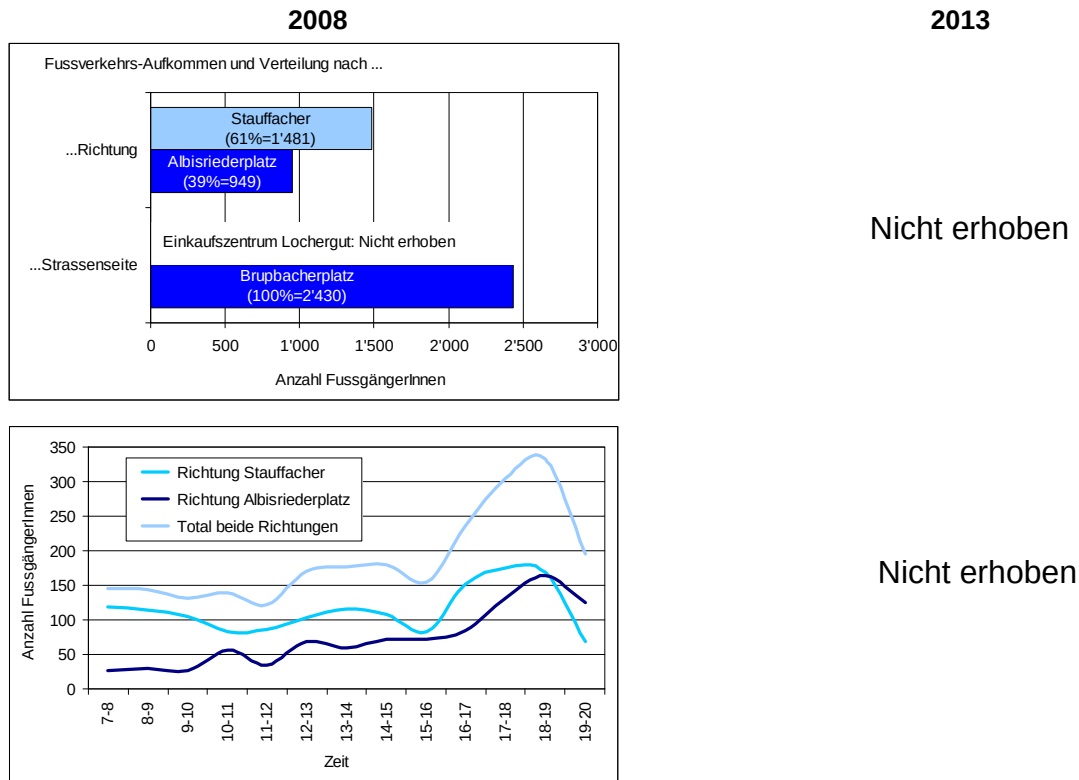
2008				2013			
	Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt		Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt
N	5'582	2'342	7'924	N	5'555	---	---
Hochh.-Seite (ZS 10)	40%	25%	35%	Hochh.-S. (ZS 10)	40%	---	---
Bertastr.-Seite (ZS 11)	60%	75%	65%	Bertastr.-S. (ZS 11)	60%	---	---
Total	100%	100%	100%	Total	100%	---	---
Ant. zu Fuss / Velo	70%	30%	100%	Ant. zu Fuss	---	---	---

2013 wurden nur die FussgängerInnen, aber keine Velos erhoben

Abbildung 84: **Übergänge Sihlfeldstrasse beim Lochergut: Tagesganglinie im Fuss- und Veloverkehr nach Richtung** (beide Übergänge zusammen)

Badenerstrasse ***Zählstelle 12****Längsverkehr**

* Höhe Tramhaltestelle Lochergut, nur Seite Brupbacherplatz (d.h. vor allem Fahrbahn/Trottoir stadteinwärts)
2013 nur Veloverkehr ohne Zufussgehende

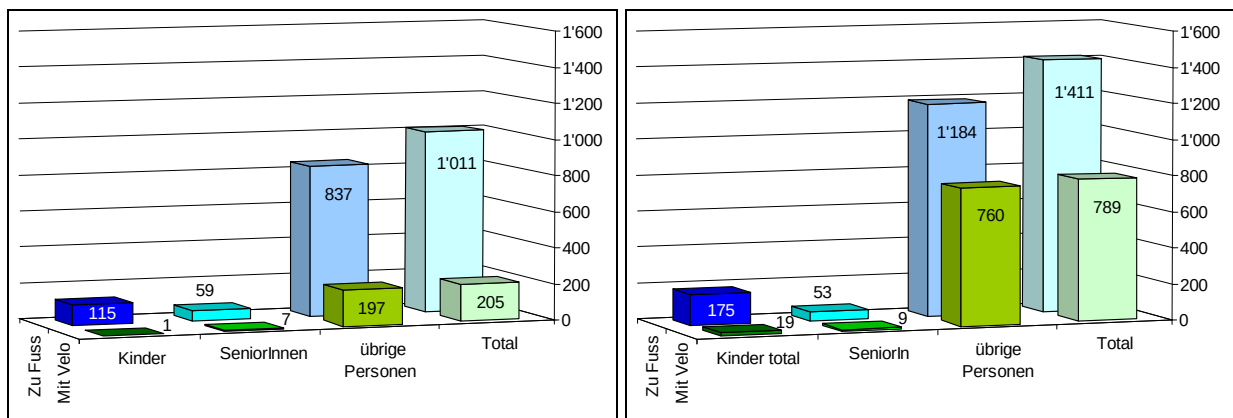
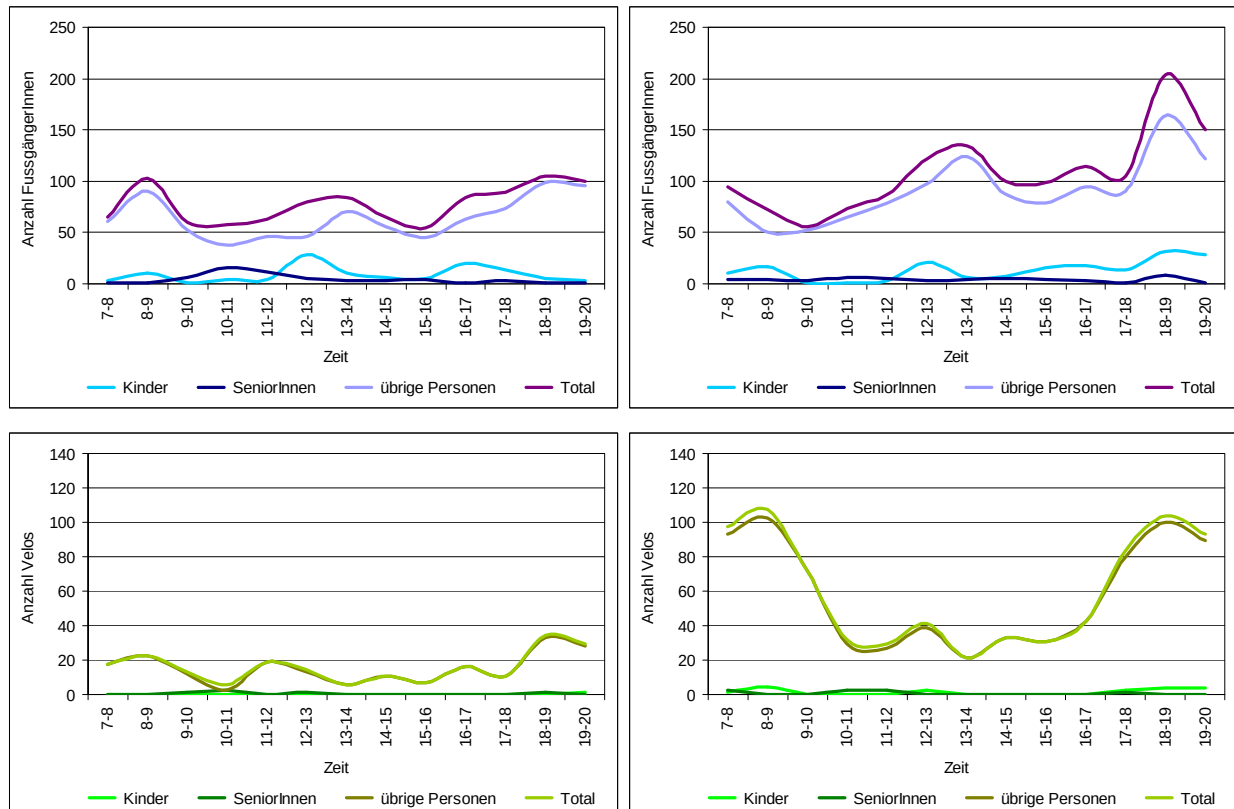
Abbildung 85: **Badenerstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 86: **Badenerstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

Übergang Weststrasse**Zählstelle 13****Querungen**

* Höhe Brupbacherplatz / Knoten Gertrud-/Weststrasse

Abbildung 87: **Übergang Weststrasse:** Querende FussgängerInnen und Velos nach Altersgruppen

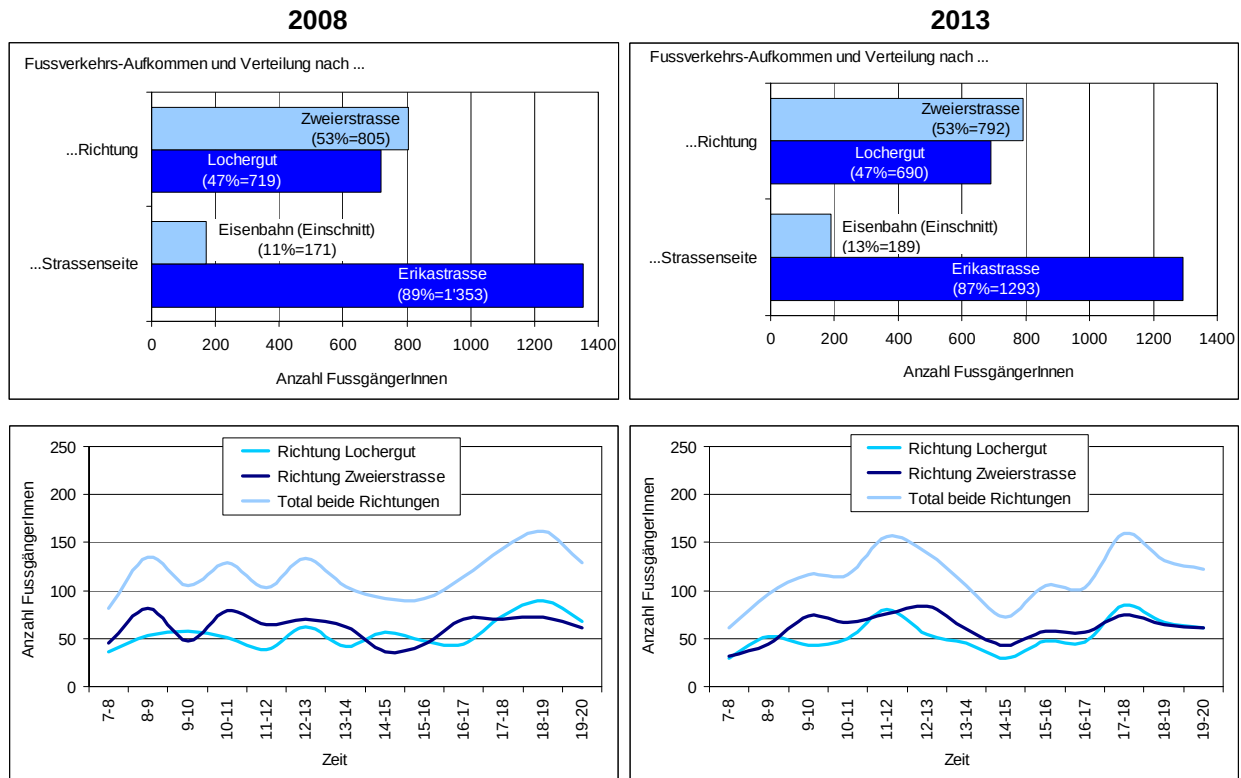
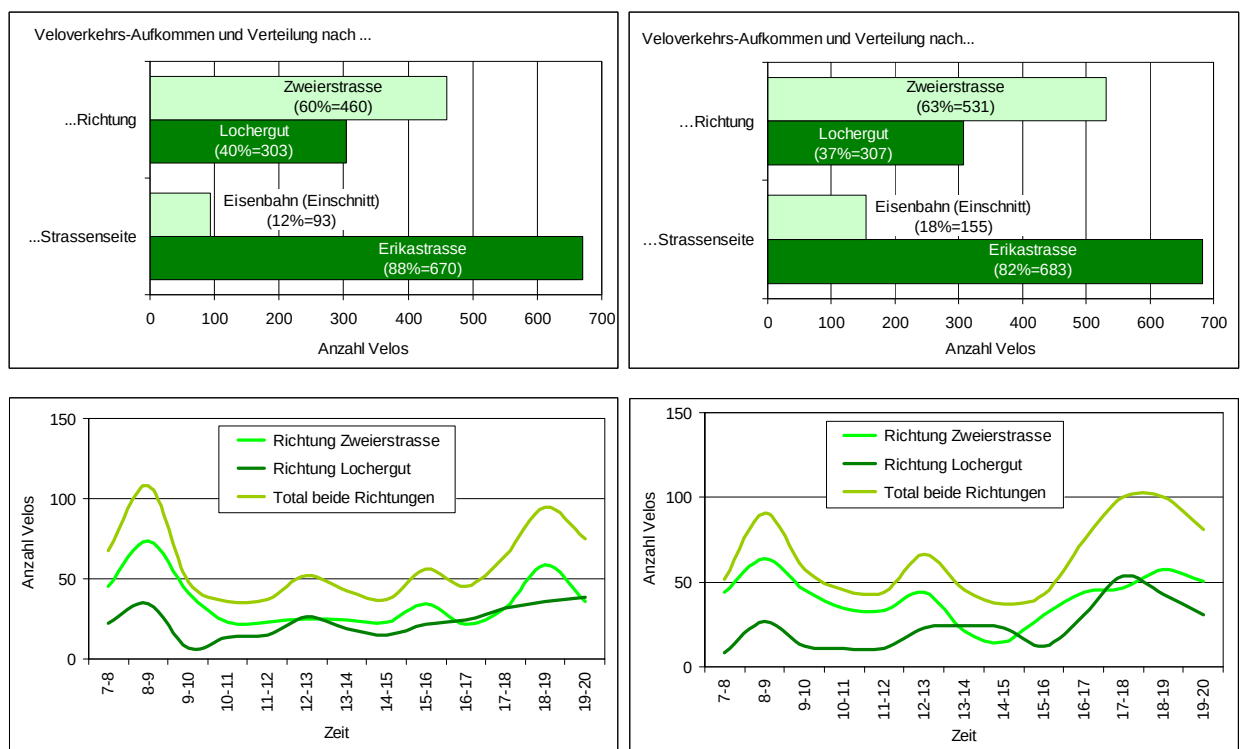
2008				2013			
	Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt		Zu Fuss	Mit Velo	Insgesamt
N	1'011	205	1'216	N	1'411	789	2'200
Kinder	11%	1%	10%	Kinder	12%	3%	9%
SeniorInnen	6%	3%	5%	SeniorInnen	4%	1%	3%
Übrige Personen	83%	96%	85%	Übrige Personen	84%	96%	88%
Total	100%	100%	100%	Total	100%	100%	100%
Ant. zu Fuss / Velo	83%	17%	100%	Ant. zu Fuss / Velo	64%	36%	100%

Abbildung 88: **Übergang Weststrasse:** Tagesganglinie im Fuss- und Veloverkehr nach Altersgruppen *

* Achtung bei Vergleichen: die Skalen zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr sind unterschiedlich

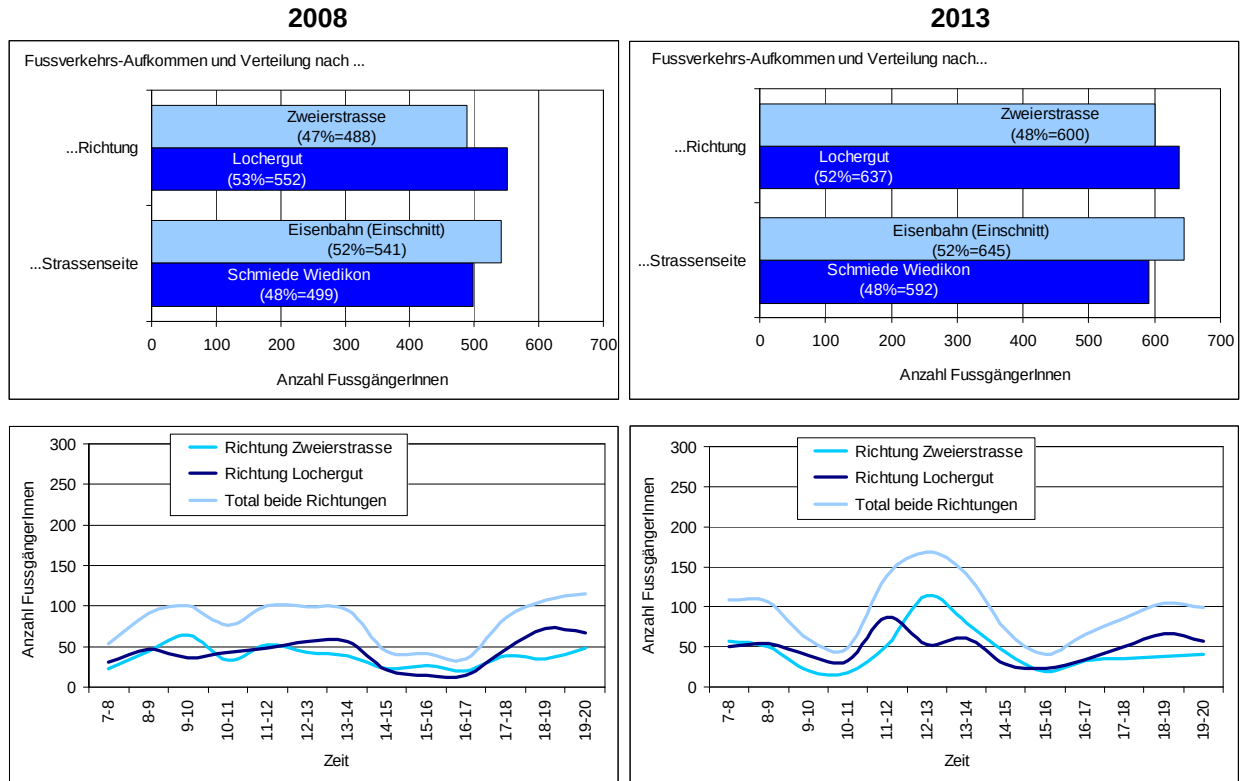
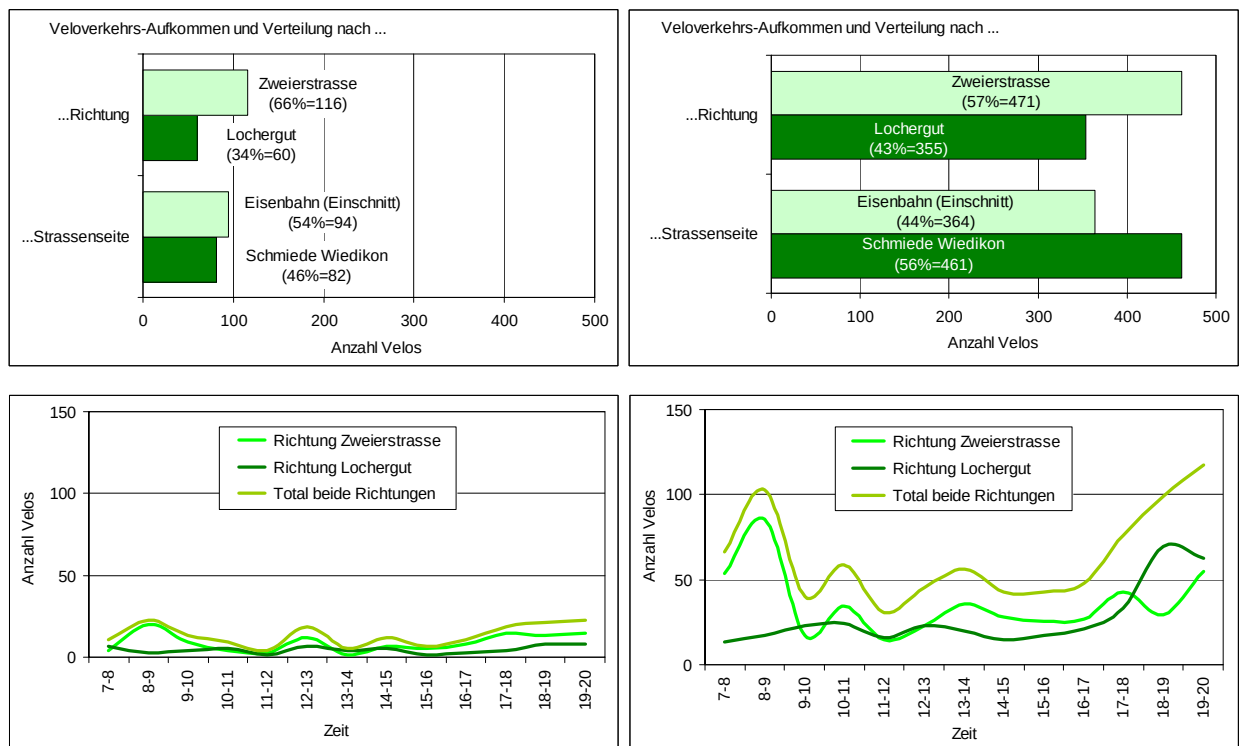
Seebahnstrasse ***Zählstelle 14****Längsverkehr**

* Höhe Erikastrasse

Abbildung 89: **Seebahnstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 90: **Seebahnstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

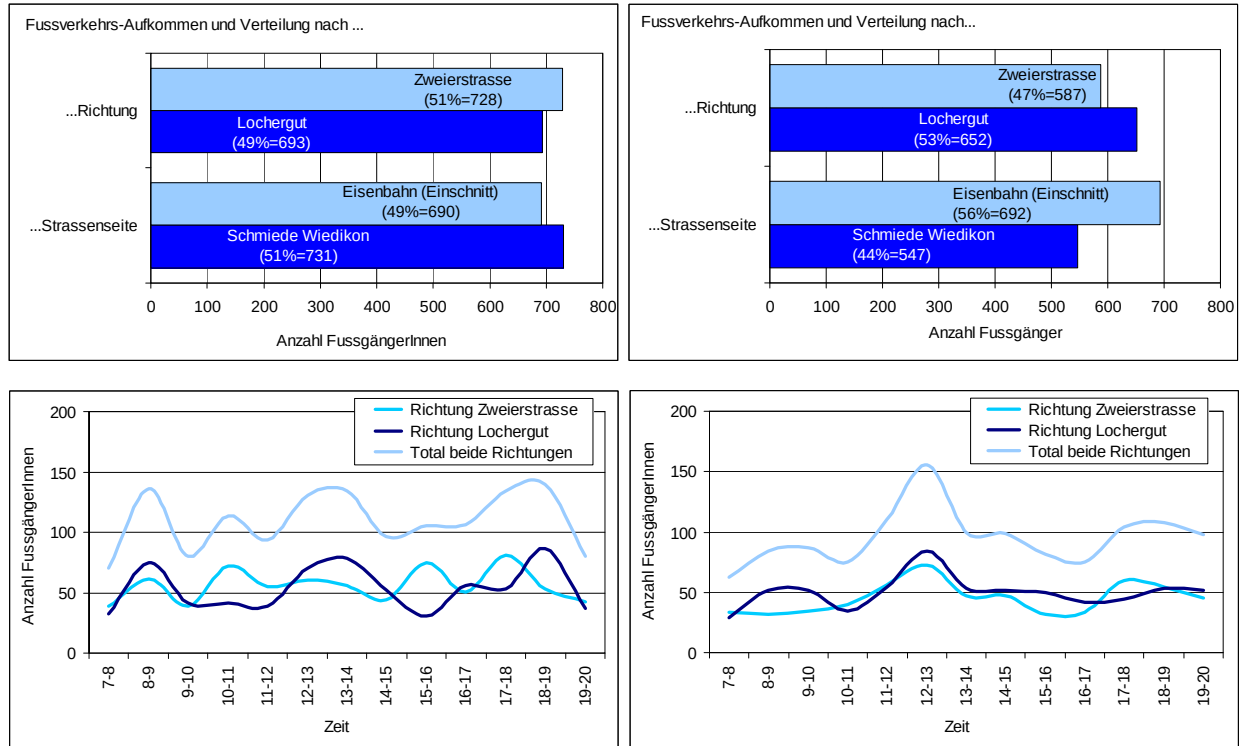
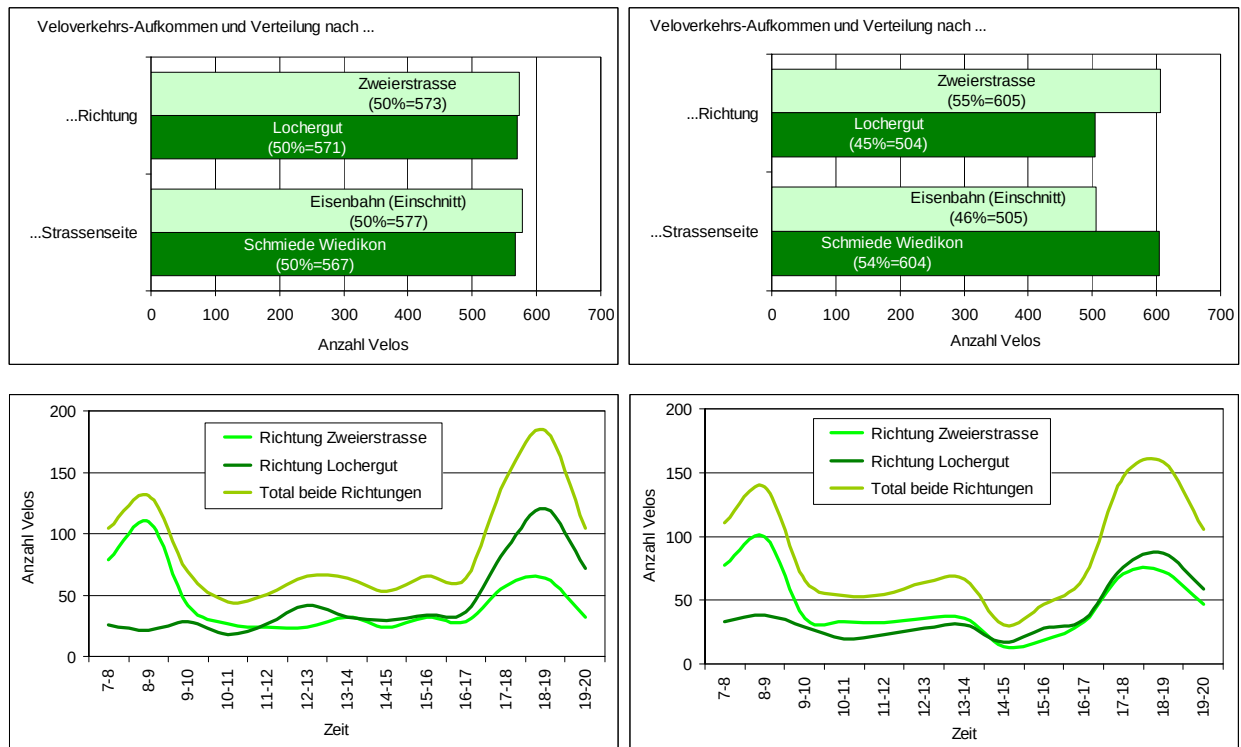
Weststrasse ***Zählstelle 15****Längsverkehr**

* Höhe Erikastrasse

Abbildung 91: **Weststrasse:** Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 92: **Weststrasse:** Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

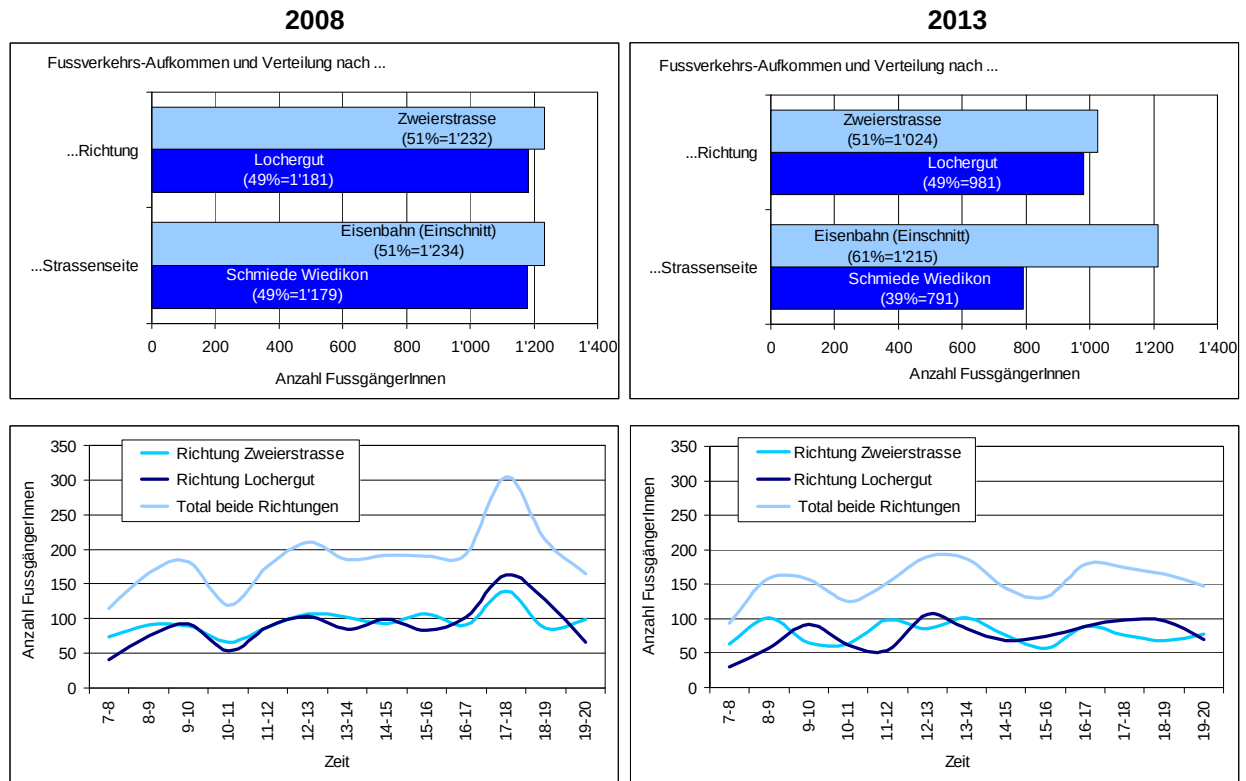
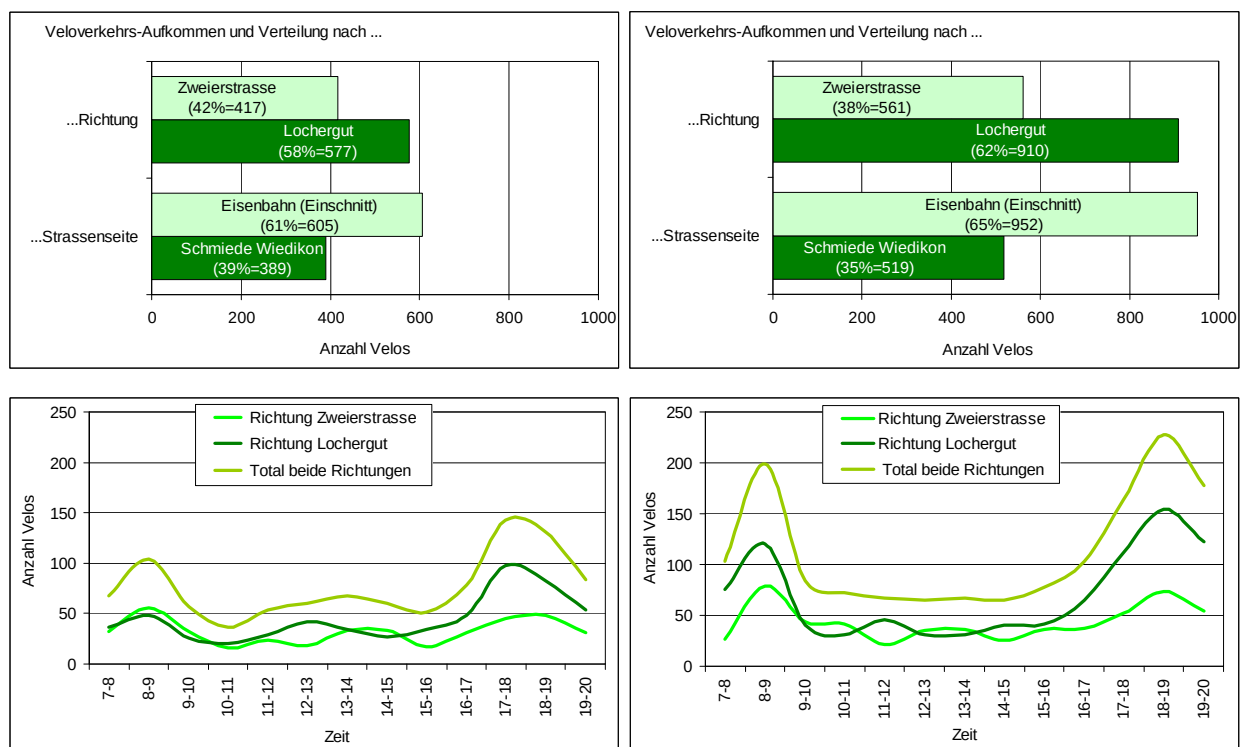
Zentralstrasse ***Zählstelle 16****Längsverkehr**

* vor Kreuzung mit Zweierstrasse

Abbildung 93: **Zentralstrasse:** Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 94: **Zentralstrasse:** Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

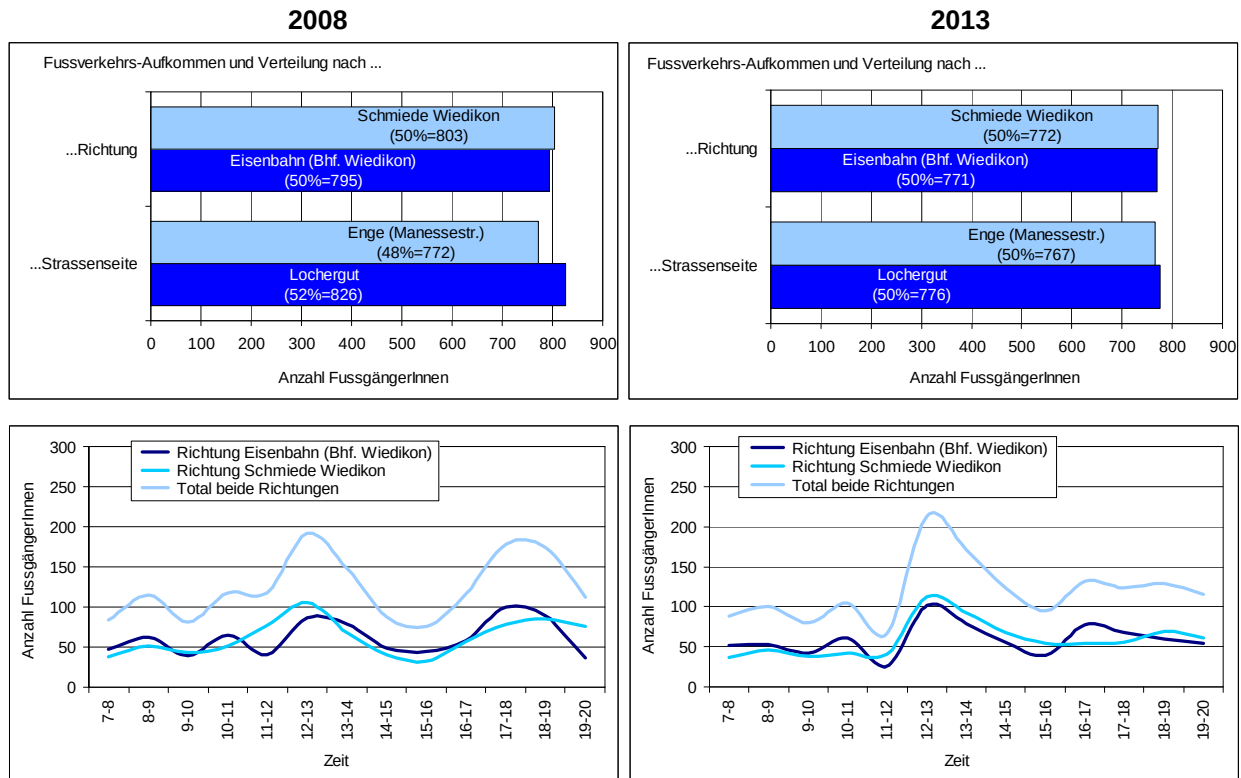
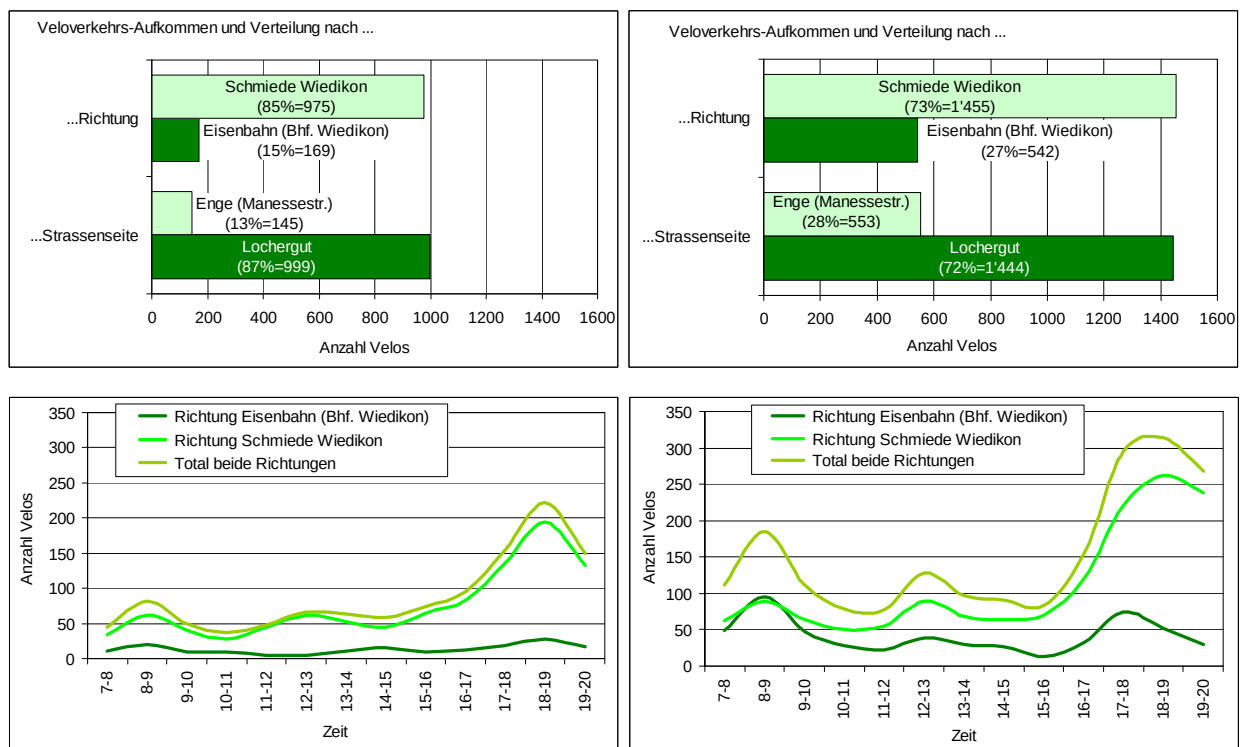
Zurlindenstrasse ***Zählstelle 17****Längsverkehr**

* vor Kreuzung mit Zweierstrasse

Abbildung 95: **Zurlindenstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 96: **Zurlindenstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

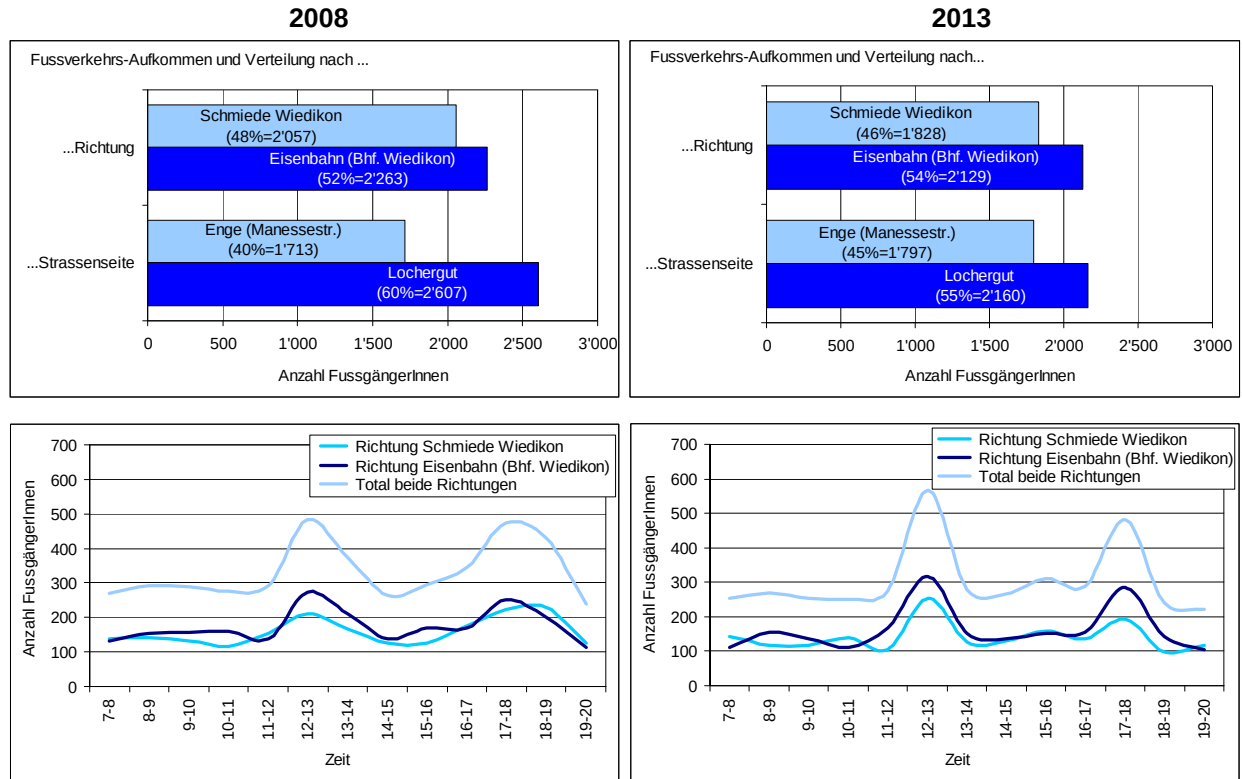
Zweierstrasse ***Zählstelle 18****Längsverkehr**

* vor Kreuzung mit Weststrasse

Abbildung 97: **Zweierstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 98: **Zweierstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

Birmensdorferstrasse ***Zählstelle 19****Längsverkehr**

* vor Kreuzung mit Weststrasse

Abbildung 99: **Birmensdorferstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Fussverkehrs nach Richtung und StrassenseiteAbbildung 100: **Birmensdorferstrasse**: Verteilung und Tagesgang des Veloverkehrs nach Richtung und Strassenseite

Anhang 3: Fragebogen der Erhebung zu den Schulwegen

Abbildung 101: Fragebogen der Nachher-Erhebung zu den Schulwegen (Verkehrsmittelwahl, Begleitung etc.)

Vorher-Erhebung Kindergärten und Schulen: Flankierende Massnahmen Westumfahrung September 2008

Kurzbefragung (Grundmodul)

Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen von Kindergartenkindern und SchülerInnen der 1. und 2. Primarklassen

Schulhaus/Kindergarten: Klasse: Name Lehrperson: Datum: Wetter:

Frage an jedes Kind: Wie bist Du heute morgen zur Schule oder in den Kindergarten gekommen? (Bitte zutreffendes durch Lehrperson ankreuzen)

Vorname des Kindes	Verkehrsmittel (inkl. zu Fuss)						Begleitung ...		Mit anderen Kindern...		Schulweg		Heute abwesend / nicht erfasst	Bemerkungen
	zu Fuss	Microscooter, Trottnett, etc.	mit Velo	mit Auto / Motorrad gebracht	mit Bus/Tram	Anderes	...durch erwachsene Person*		... den Schulweg zurückgelegt*		... des Kindes kreuzt die Westtangente			
							ja	nein	ja	nein	ja	nein		
Kind 1														
Kind 2														
Kind 3														
Kind 4														
Kind 5														
Kind 6														
Kind 7														
Kind 8														
Kind 9														
Kind 10														
Kind 11														
Kind 12														
Kind 13														
Kind 14														
Kind 15														
Kind 16														
Kind 17														
Kind 18														
Kind 19														
Kind 20														

* ganzer oder nur Teil des Weges

vgl. auch Erläuterungen auf der Rückseite

Ziel

Im kommenden Jahr wird die Westumfahrung der Stadt Zürich eröffnet. Dadurch werden verschiedene Strassen und Plätze in den Gebieten Aussersihl und Wiedikon vom Durchgangsverkehr entlastet und im Rahmen von flankierenden Massnahmen aufgewertet. Zur Untersuchung der Auswirkungen dieser grossen Veränderungen werden vor und nach der Eröffnung verschiedene Erhebungen durchgeführt. Eine davon geht der Frage nach, ob und wie sich die Schulwege von Kindern verändern, z.B. in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl oder bei der Begleitung durch Erwachsene. Das Grundmodul ist eine Kurzbefragung der Kindergartenkinder sowie der SchülerInnen der 1. und 2. Primarklassen in den Schulhäusern Sihlfeld und Zurlinden (mit den jeweils angeschlossenen Kindergärten Bullingerhof bzw. Wiedikon). Darüber hinaus sind wir an weiteren Angaben zum Schulwegergebnis interessiert, sofern bei LehrerInnen und Kindern ein Interesse an einer etwas vertieften Auseinandersetzung darüber besteht.

Vorgehen

Das Vorgehen beim Grundmodul ist relativ einfach: Sie als Lehrperson fragen an zwei frei wählbaren Morgen beim Eintreffen der Kinder im Schulhaus, wie diese heute in den Kindergarten bzw. die Schule gelangt sind. Einzige Bedingung ist, dass es an den beiden Morgen nicht regnet. Zugleich möchten wir Sie bitten, auf dem beiliegenden Plan die Wohnorte der Kinder einzutragen (ein Kreuz für jedes Kind). Dies reicht natürlich ein Mal (vgl. Zusatzmodul 2).

Erläuterungen zum Erhebungsbogen „Grundmodul“: Der Erhebungsbogen enthält Fragen zu folgenden Aspekten:

- **Verkehrsmittel:** Wie sind die Kinder heute morgen zur Schule bzw. in den Kindergarten gekommen? Dazu bitte die entsprechenden Felder ankreuzen. Wenn ein anderes Verkehrsmittel als die aufgeführten benutzt wurde, bitte im entsprechenden Feld erläutern, was es war.
- **Begleitung durch erwachsene Personen:** Bitte ankreuzen, ob das Kind begleitet wurde (ja) oder nicht. Dabei spielt es keine Rolle, ob es den ganzen Weg oder nur einen Teil davon begleitet worden ist.
- **Schulweg mit anderen Kindern:** Bitte ankreuzen, ob das Kind den Schulweg mit anderen Kindern zurückgelegt hat. Dabei spielt es wiederum keine Rolle, ob dies auf dem ganzen Weg oder nur einem Teil davon geschehen ist und wie alt die anderen Kinder waren.
- **Schulweg des Kindes kreuzt Westtangente:** Bitte ankreuzen, ob das Kind auf seinem Schulweg (von zuhause in die Schule) eine Strasse der heutigen Westtangente überwinden muss: Hardstrasse, Bullingerstrasse, Sihlfeldstrasse (zwischen Bullingerplatz und Beginn Weststrasse), Weststrasse, Seebahnstrasse. Dies ist unabhängig davon, wie und wo das Kind quert (ob bei einer Unterführung, Passarelle, Lichtsignalanlage oder einem Zebrastreifen).
- **Abwesenheit:** Falls das Kind heute morgen nicht in die Schule gekommen ist oder nicht befragt werden konnte, bitte hier vermerken
- Die Befragung kann anonym sein, oder es kann der Vorname der Kinder eingetragen werden. Die Auswertung erfolgt auf alle Fälle anonym.

Vertiefungs-Optionen (Zusatzmodule)

Über das oben genannte Grundmodul hinaus besteht die Möglichkeit zu einer vertieften Auseinandersetzung mit dem Thema Schulweg, falls ein Interesse bei Ihnen als Lehrperson und den Kindern dafür besteht. So könnten z.B. im Rahmen eines durch Sie moderierten Klassengesprächs Informationen (Stichworte) darüber zusammengetragen werden, wie die Kinder ihren heutigen Schulweg erleben und welche Wünsche sie für einen zukünftigen Schulweg haben. Auch individuelle Zeichnungen der Kinder sind sehr willkommen (bitte auf der Rückseite jeweils Vorname und Alter/Klasse des Kindes notieren).

Einsammeln der Fragebogen und Auskünfte

Nach Abschluss der Erhebungen bitten wir Sie die Unterlagen im Schulhaus zu sammeln. Wenn alle fertig sind, werden sie von Daniel Sauter oder einem Mitarbeiter / einer Mitarbeiterin gerne abgeholt.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte jederzeit an den Projektleiter: Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Tel. 044 382 02 88, e-mail: daniel.sauter@urban-mobility.ch

Zuständig von Seiten der Stadt als Auftraggeberin ist Urs Walter vom Tiefbauamt, Mobilität und Planung, Tel. 044 412 26 62; e-mail: urs.walter@zuerich.ch

Für Ihre wertvolle Mitwirkung danken wir Ihnen ganz herzlich!

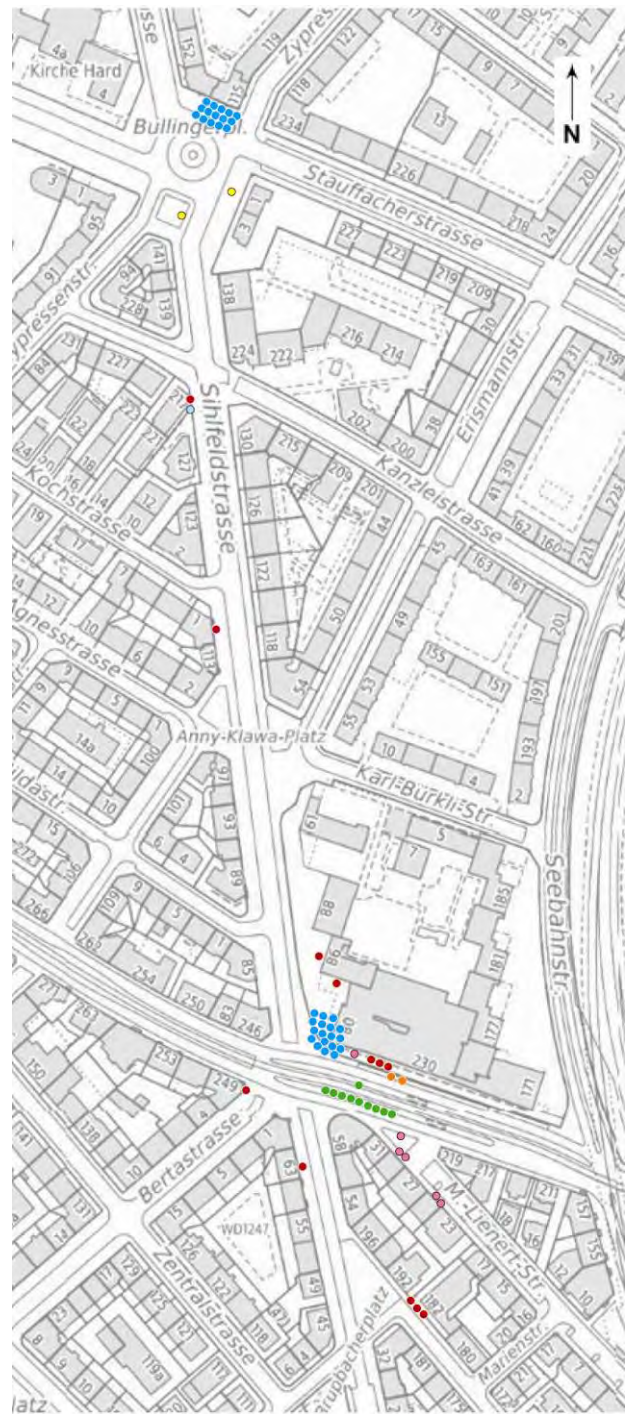
15. September 2008 / DS

Anhang 4: Aufenthaltsnutzung über den Tag

Abbildung 102: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013 um 10 Uhr



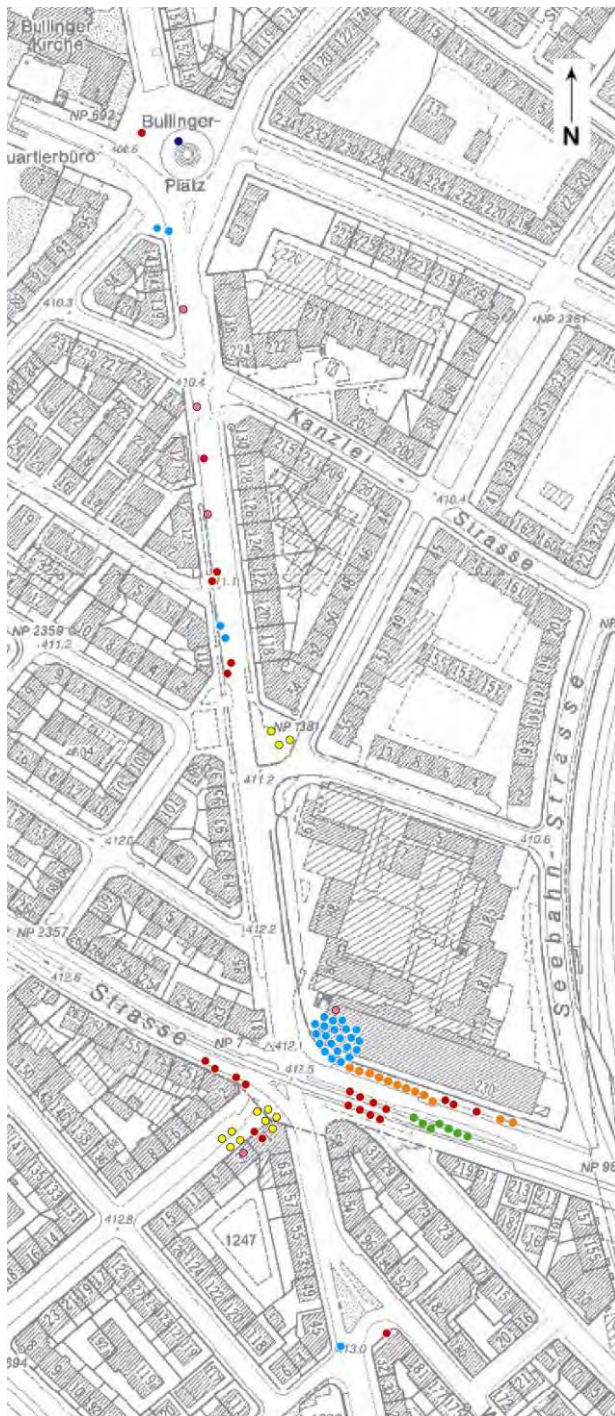
Dienstag, 2. September 2008



Donnerstag, 22. August 2013

Quelle Plan: www.stadt-zuerich.ch/zueriplan

- Auf Bank sitzend
- Im Café sitzend
- Auf Mauern o.ä. sitzend
- Auf Tram / Bus wartend
- Stehend (längere Zeit)
- Spielende Kinder
- Kommerzielle Aktivitäten
- Service und Unterhalt

Abbildung 103: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013 um **12 Uhr**

Dienstag, 2. September 2008

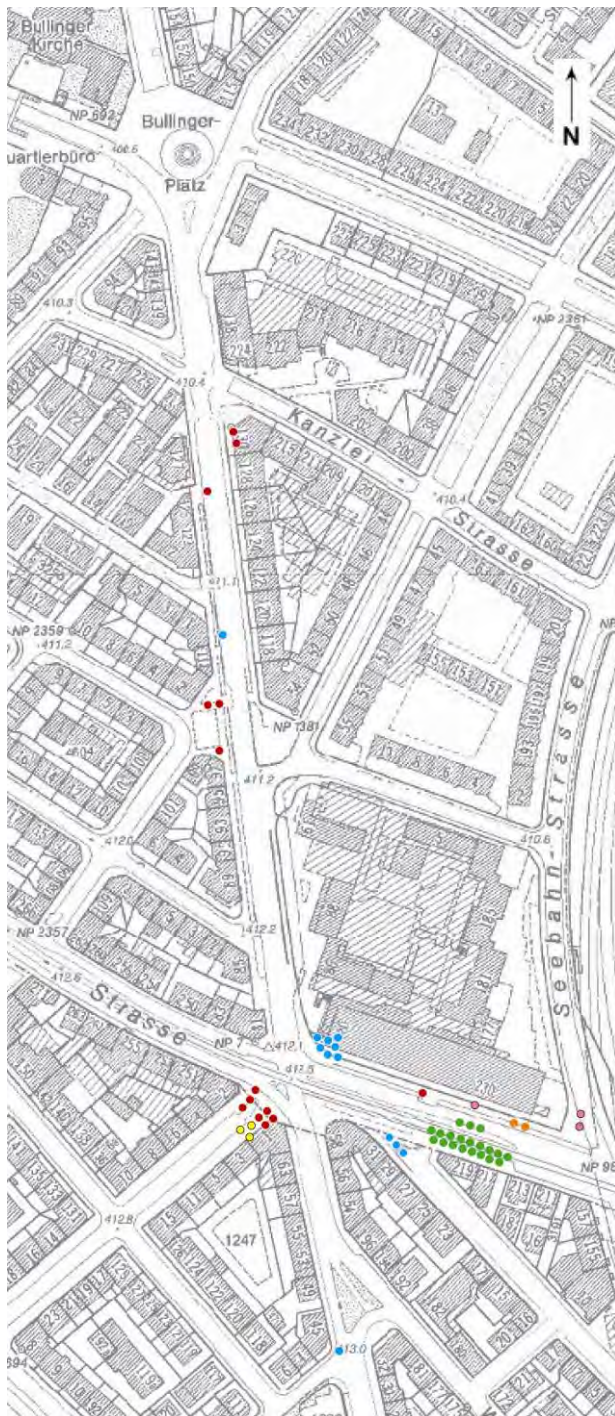


Donnerstag, 22. August 2013

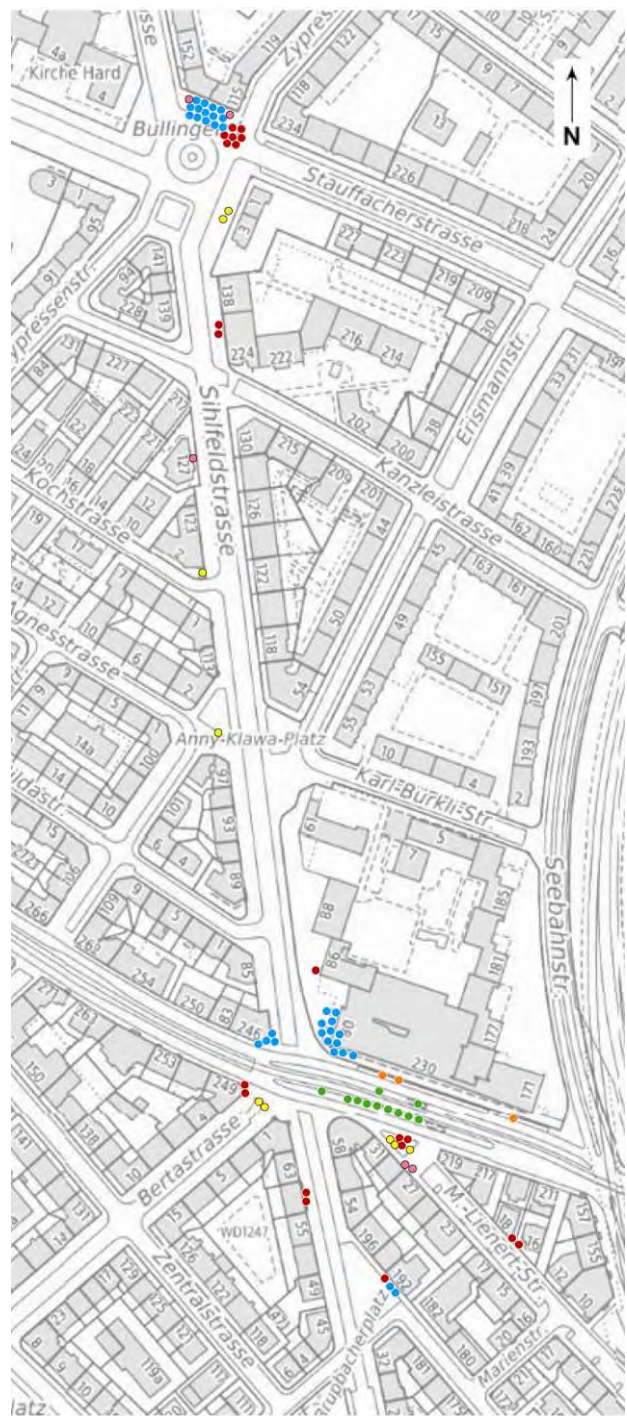
Quelle Plan: www.stadt-zuerich.ch/zueriplan

- Auf Bank sitzend
- Im Café sitzend
- Auf Mauern o.ä. sitzend
- Auf Tram / Bus wartend
- Stehend (längere Zeit)
- Spielende Kinder
- Kommerzielle Aktivitäten
- Service und Unterhalt

Abbildung 104: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013 um 14 Uhr



Dienstag, 2. September 2008

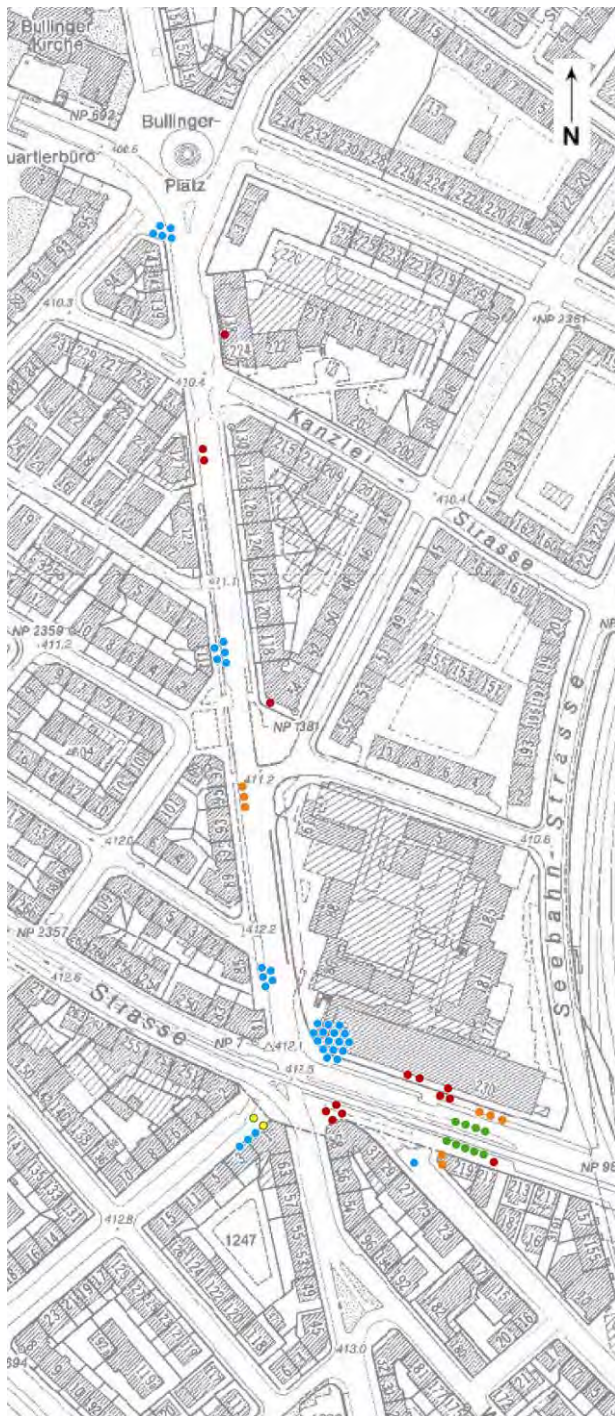


Donnerstag, 22. August 2013

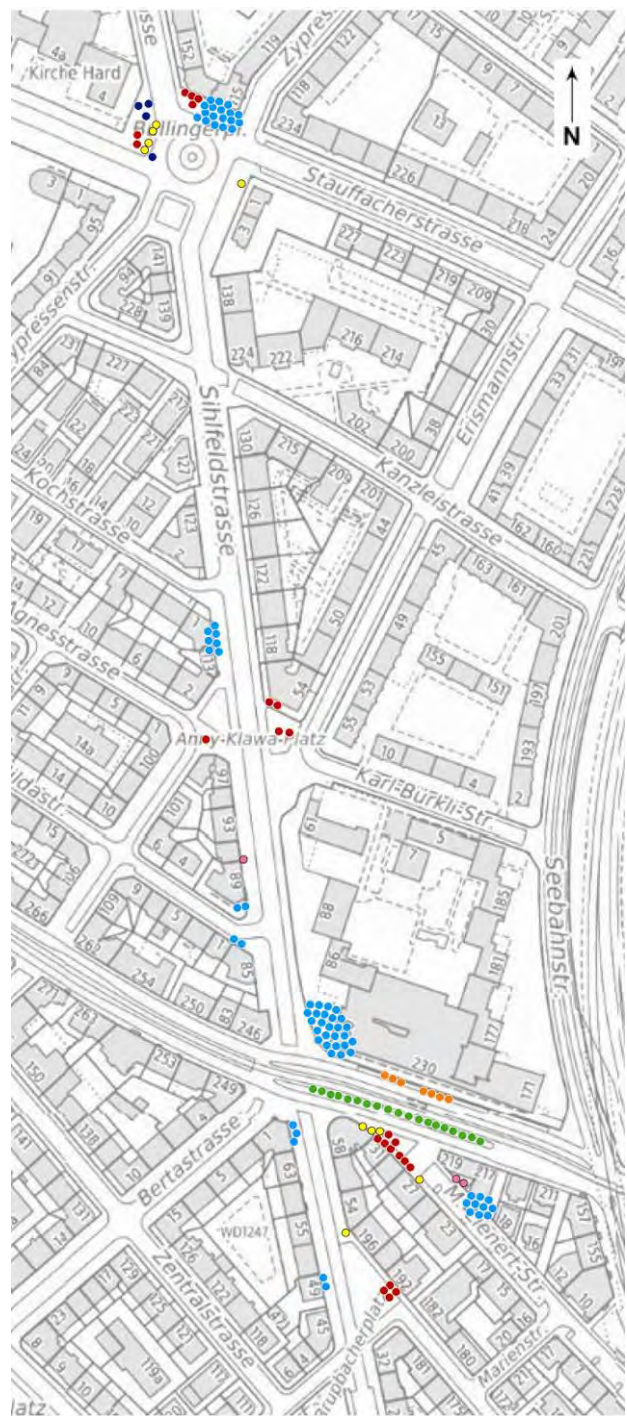
Quelle Plan: www.stadt-zuerich.ch/zueriplan

- Auf Bank sitzend
- Im Café sitzend
- Auf Mauern o.ä. sitzend
- Auf Tram / Bus wartend
- Stehend (längere Zeit)
- Spielende Kinder
- Kommerzielle Aktivitäten
- Service und Unterhalt

Abbildung 105: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013 um 16 Uhr



Dienstag, 2. September 2008

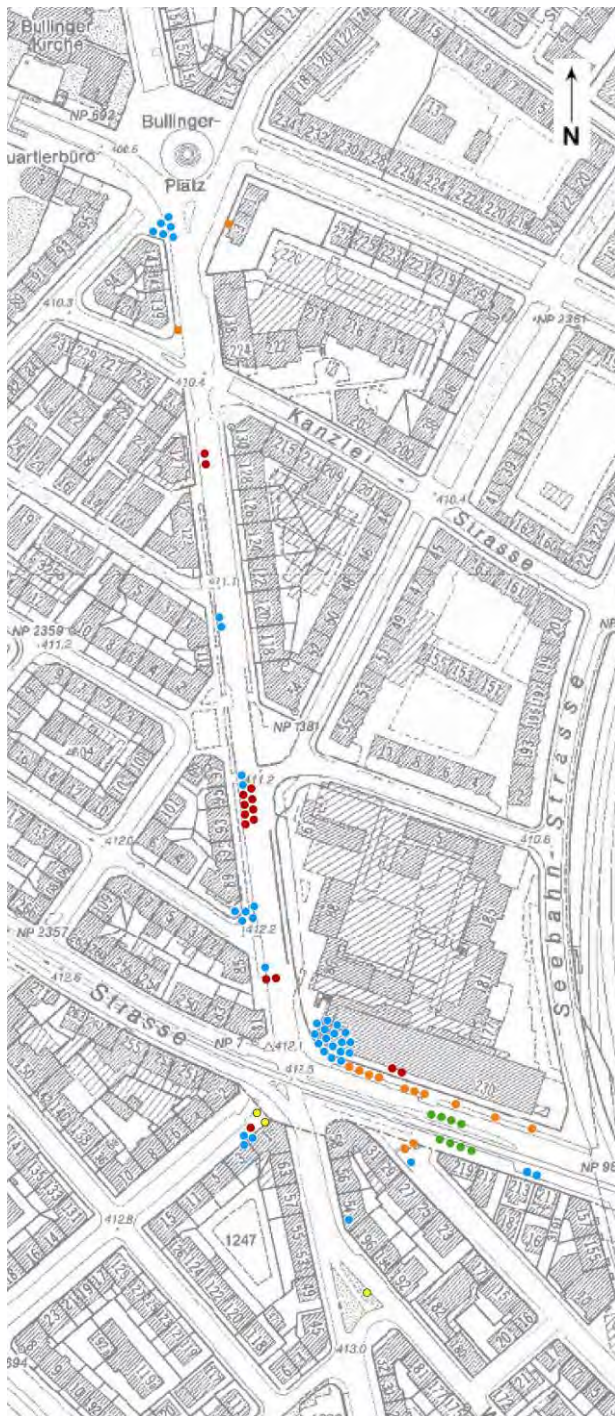


Donnerstag, 22. August 2013

Quelle Plan: www.stadt-zuerich.ch/zueriplan

- Auf Bank sitzend
- Im Café sitzend
- Auf Mauern o.ä. sitzend
- Auf Tram / Bus wartend
- Stehend (längere Zeit)
- Spielende Kinder
- Kommerzielle Aktivitäten
- Service und Unterhalt

Abbildung 106: Aufenthaltsnutzung entlang der (ehemaligen) Westtangente 2008 und 2013 um 18 Uhr



Dienstag, 2. September 2008



Donnerstag, 22. August 2013

Quelle Plan: www.stadt-zuerich.ch/zueriplan

- Auf Bank sitzend
- Im Café sitzend
- Auf Mauern o.ä. sitzend
- Auf Tram / Bus wartend
- Stehend (längere Zeit)
- Spielende Kinder
- Kommerzielle Aktivitäten
- Service und Unterhalt

Abbildung 107: Übersicht über die Erhebungen in den Gebieten Aussersihl und Wiedikon. Gestrichelt dargestellt ist die ehemalige Westtangente. Nummern und Buchstaben zeigen die Zählstellen an

