Stadt Zürich
Tiefbau- und
Entsorgungsdepartement

Shared Mobility und ihr Beitrag zur Verkehrswende in Zürich

Bern, 23. Mai 2025

Stadträtin Simone Brander
Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Zürich, Quaibrücke

1895

1967

Zürich, Sihlporte

1935

1960

Das Automobil nimmt mehr Platz in Anspruch…

… aber auch Busse der VBZ Züri Linie…

1969

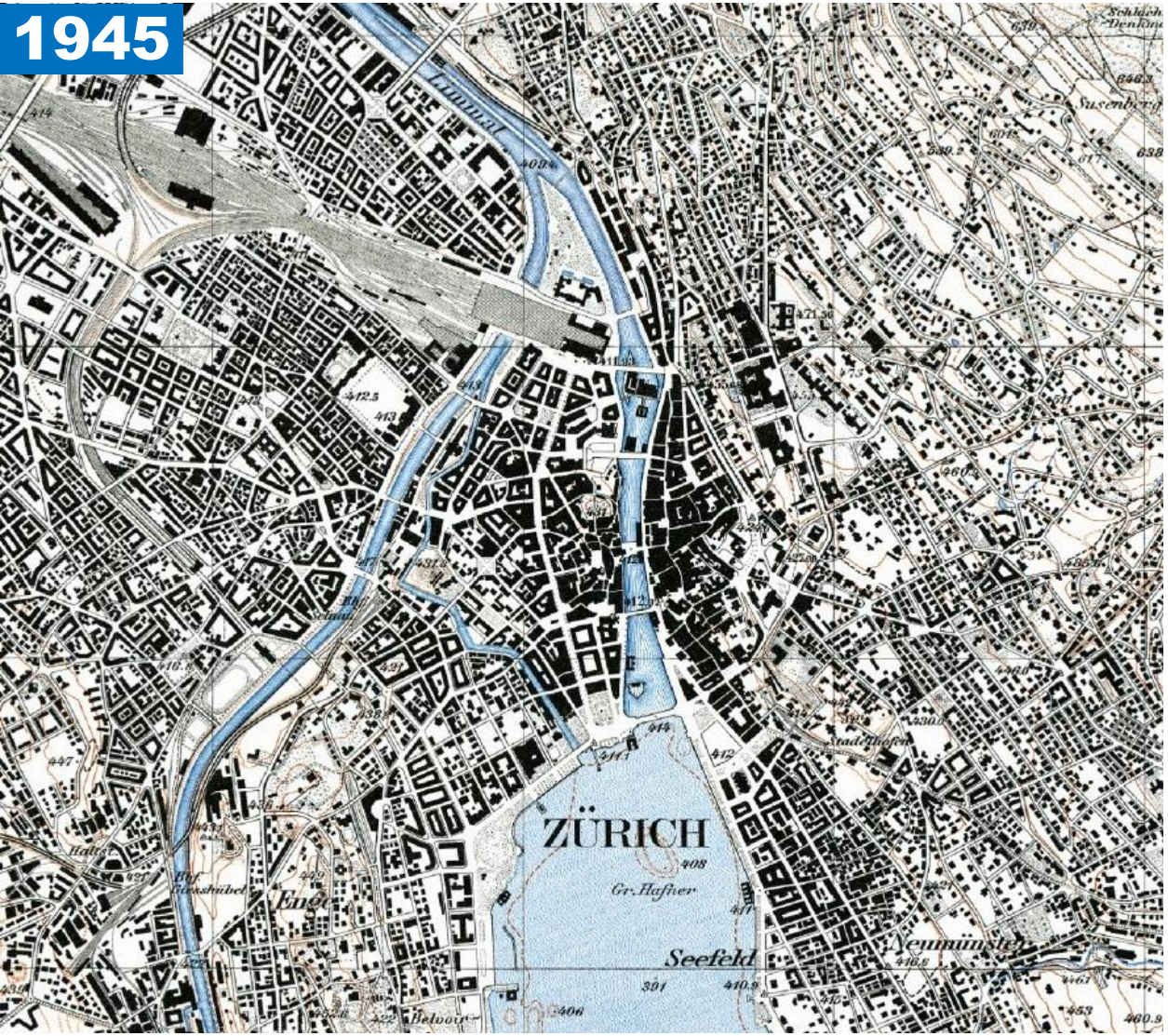
heute

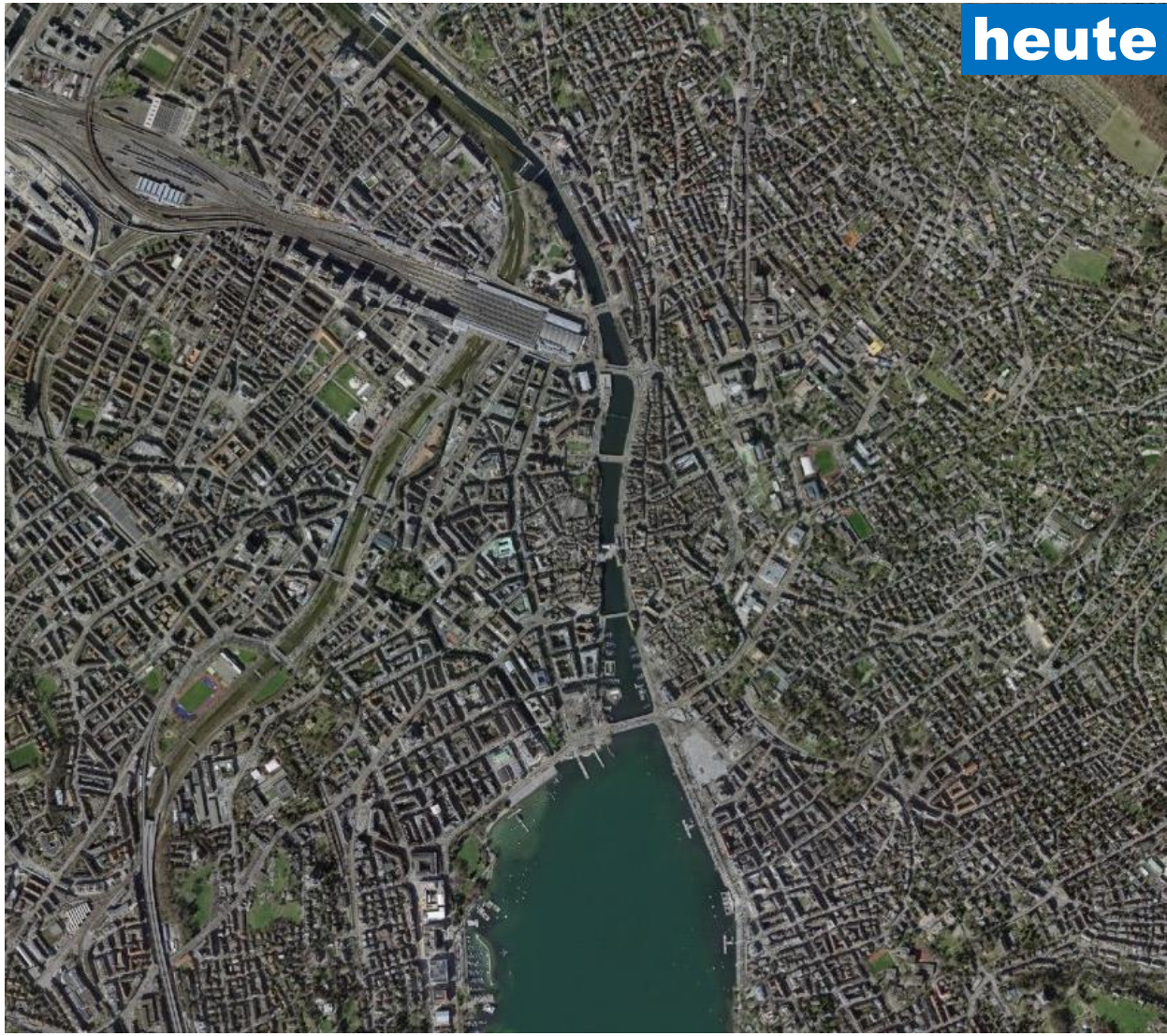
...und Zürcher Trams.

1895

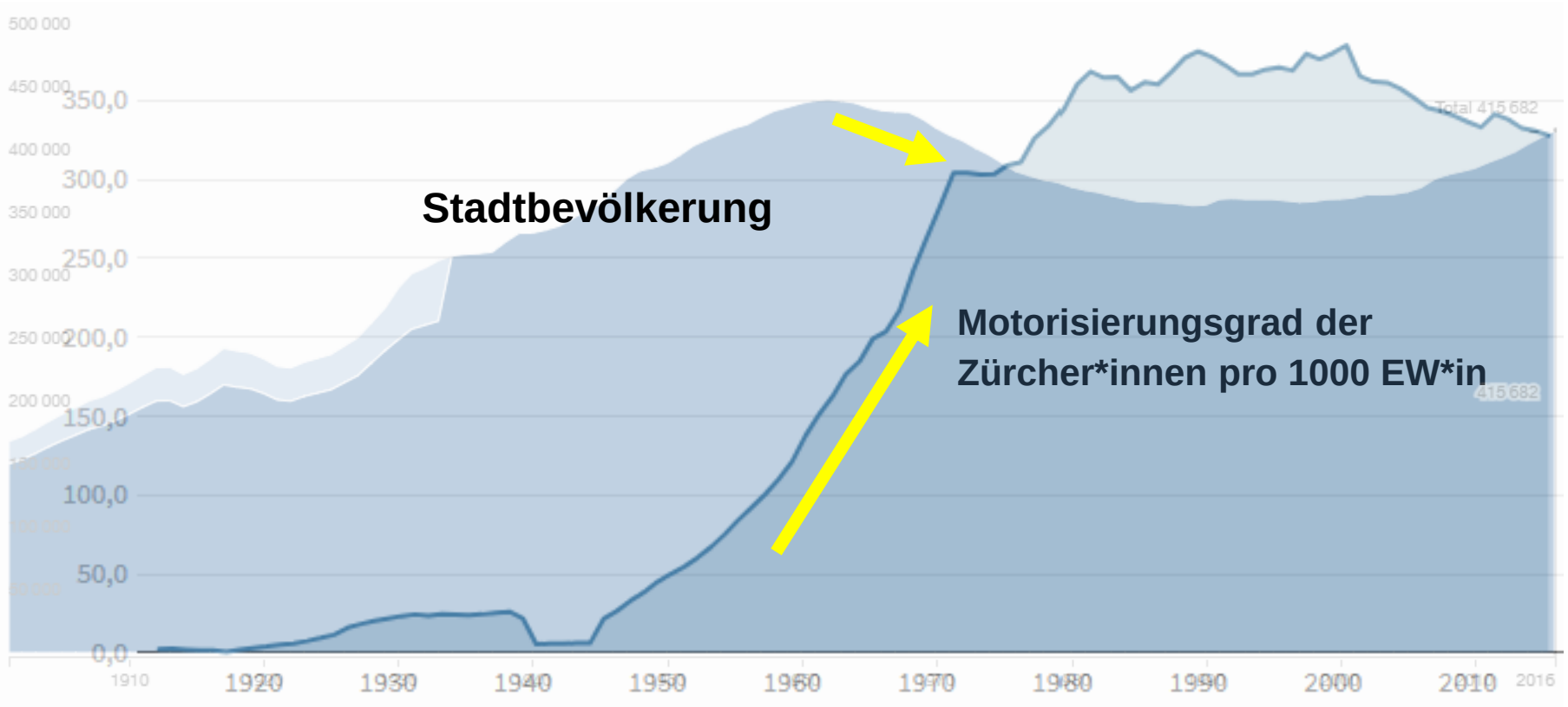
heute

Die Zürcher Innenstadt





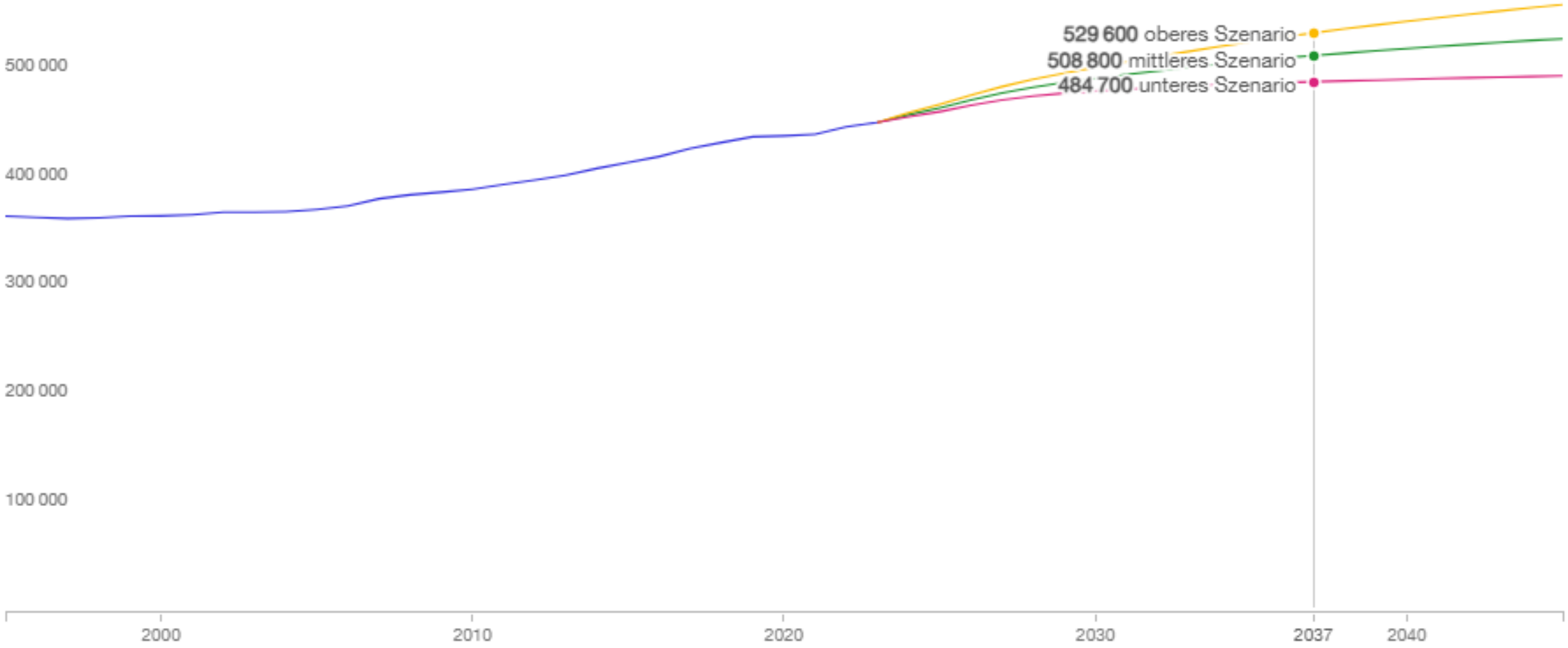
Haben Autos Menschen verdrängt?



Source: Statistik Stadt Zürich • Récupérer les données

Die Stadtbevölkerung wächst weiter

Bis 2040 zwischen 40 000 bis 100 000 zusätzliche Einwohner*innen



Die Ansprüche an den Strassenraum verändern sich

Umsetzung politischer Aufträge:

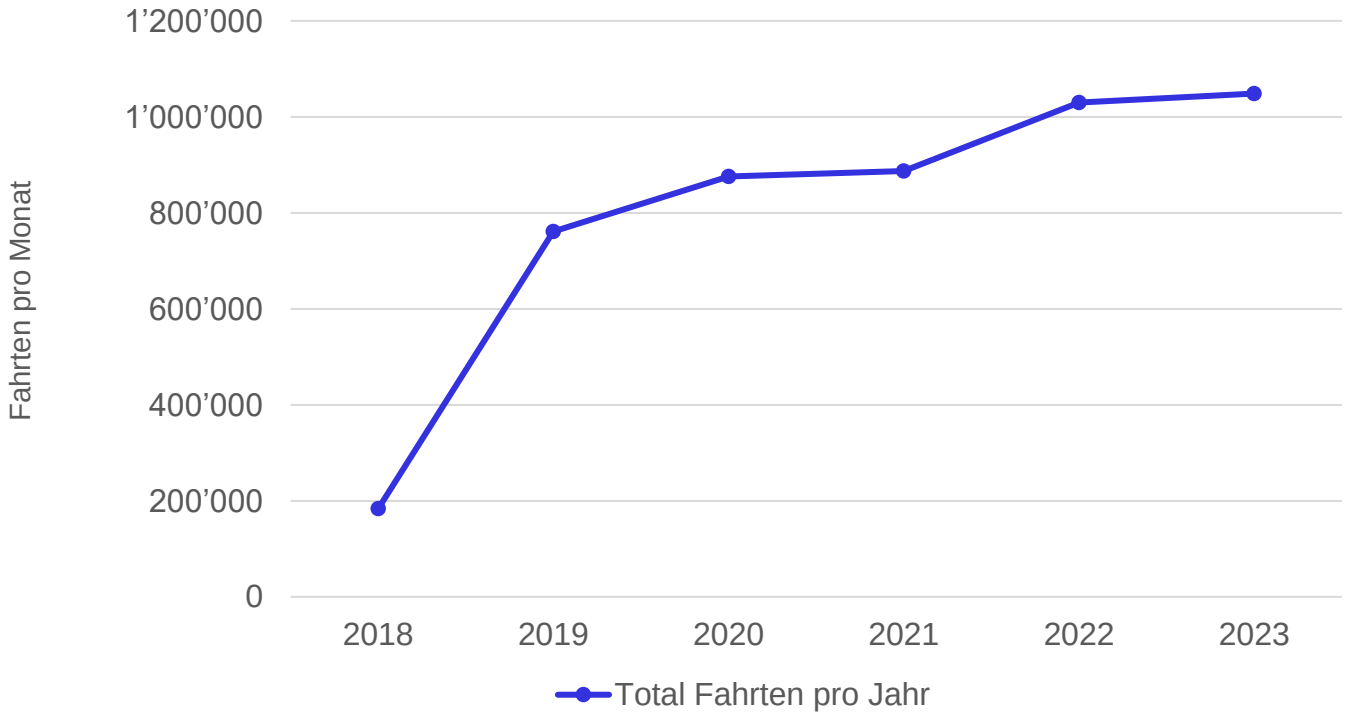
- mehr Platz für Fussverkehr
- mehr Velowege, neue Velovorzugsrouten
- Ausbau des ÖV, neue Linien
- Aufenthalts- und Begegnungsorte
- Begrünung & Versickerung (Hitzeminderung)

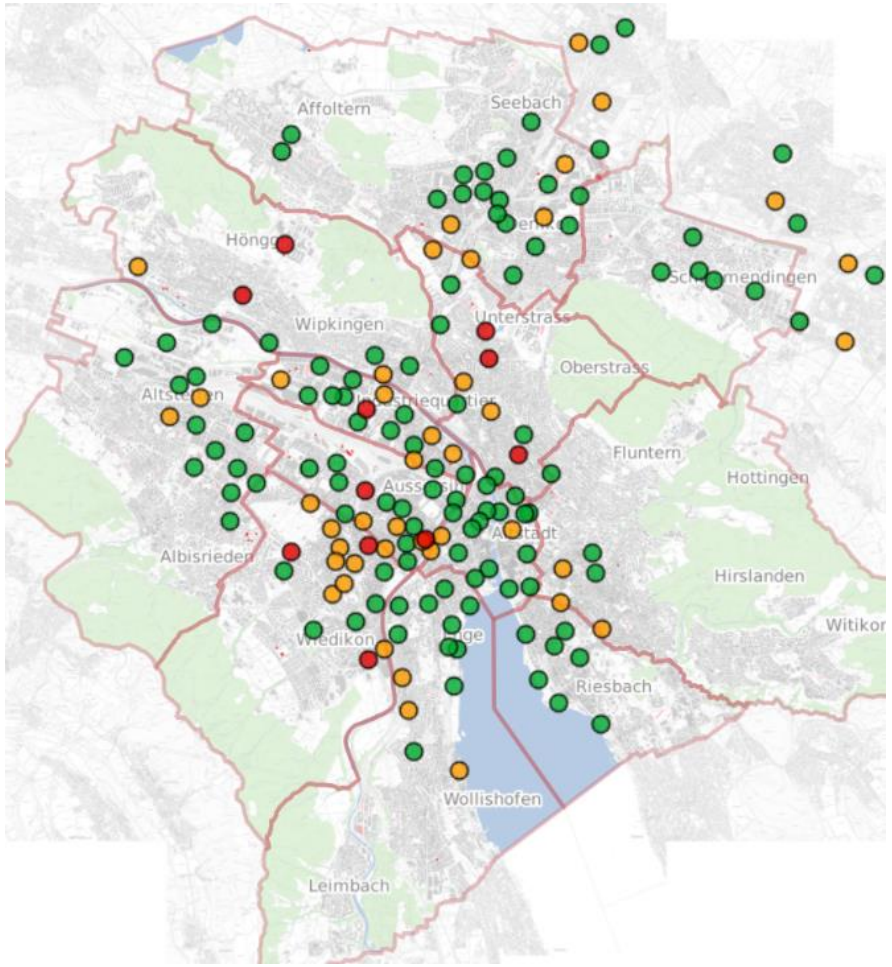
Mobilität kann nicht immer mehr Platz beanspruchen

- Städte wurden weitgehend geplant und gebaut, **bevor das Auto populär wurde**.
- Ab den 1950er-Jahren haben Städte **dem Auto immer mehr Fläche** abgetreten.
- Seit einigen Jahren sind wir dabei, **das Gleichgewicht wieder herzustellen**.

Die Stadt- und Verkehrsplanung beeinflusst den Erfolg der Mobilitätswende.

Züri Velo ist ein wichtiger Teil des Mobilitätsangebotes



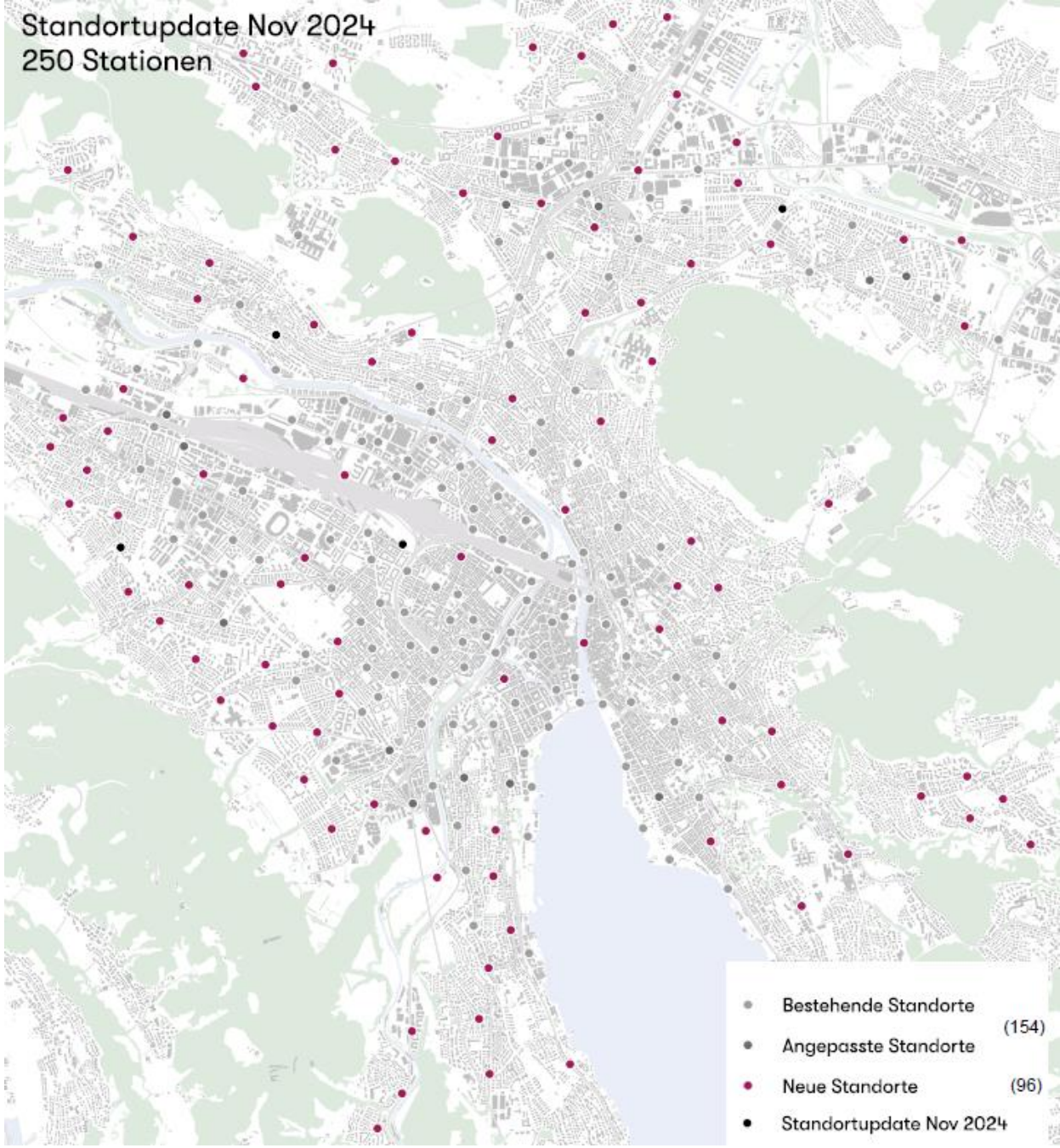


- Zunahme der Nutzung
- Bestehendes Stationsnetz deckt Aussenquartiere nicht ab / viele Anfragen für neue Stationen

Netz erweitern: von 150 auf 250 Stationen

- Erste Umsetzungen vor Ort ab Mai 2025
- Ziel bis April 2026 alle 250 Stationen realisiert

- Neu 2500 Velos
- 50 Prozent E-Bike-Anteil



Netz ausdehnen: auf sieben Nachbargemeinden

Total 47 Stationen ausserhalb des Stadtgebiets

Alle Gemeinden mit hohem MIV-Anteil an Ziel-Quell-Verkehr in die Stadt

Bevölkerungstotal der Gemeinden: ca. 150 000 Einwohner*innen

Automatisierte Fahrdienste

Chancen von automatisierten Fahrdienstleistungen

- Automatisierte On Demand-Fahrdienstleistungen in geteilten und dadurch flächeneffizienten Shuttles
- Ergänzung für den heutigen ÖV (der bei Emissionen und Flächeneffizienz besser abschneidet)
- Entlastung der Stadt von Autoverkehr und Parkdruck
- Abbau der first/last mile-Hürden bei der ÖV-Nutzung (primär Gebiete ausserhalb der Stadt)
- Reduziert den Autobesitz und unterstützt Mobilitätsziele

Diese Entwicklung ist nicht selbstverständlich, sondern muss aktiv in jedem einzelnen Einsatzbereich führerloser Fahrzeuge konzipiert, geregelt und umgesetzt werden.

Risiken von automatisierten Fahrdienstleistungen

- Genehmigung von Einsatzbereichen führerloser Fahrzeuge bedeutet
  → Zulassung der Robotaxi-Geschäftsmodelle
- Region Zürich, insbesondere Zürcher Innenstadt voraussichtlich im Fokus kommerzieller automatisierter Fahrdienstleistungen
  - Mehrverkehr, Verkehrsbehinderungen
  - Konkurrenzierung ÖV; primär bei kostentragenden Linien
  - kontraproduktiv für die Mobilitätsziele des Kantons und der Stadt

Kommerzielle Angebote werden zur Tatsache und müssen reguliert werden.

Wer wird umsteigen?

Können wir die Entwicklung in unserem Sinne mitgestalten?

- Neue Angebote mit führerlosen Fahrzeugen müssen gut ins bestehende Verkehrssystem integriert werden.
- Das kommerzielle Interesse privater Anbieter*innen liegt in dichten Siedlungsgebieten, wo heute schon gute Mobilitätsangebote bestehen.
- ÖV als Rückgrat der urbanen Mobilität darf nicht konkurrenziert werden.
- Eine enge Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden ist Voraussetzung, um die Chancen zu nutzen und die Risiken zu minimieren.

Wir haben derzeit nicht die Mittel, die Entwicklungen so zu lenken, wie es nötig wäre. Wir Städte müssen bei unseren Kantonen und beim Bund unsere Anliegen einbringen.

Vielen Dank.
Merci beaucoup.
Grazie tante.