



Stadt Zürich

STADTVERKEHR 2025

BERICHT 2013

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

IMPRESSUM

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt

Beteiligte

Stadtkanzlei (SKZ)
Stadtentwicklung (STEZ)
Finanzverwaltung (FVW)
Dienstabteilung Verkehr (DAV)
Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ)
Grün Stadt Zürich (GSZ)
Amt für Städtebau (AfS)
Energiebeauftragter (DIB)
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

Gestaltung/Fotografie: dreh gmbh, Zürich

Foto Ruth Genner: Thomas Burla

Druck: FO-Smartprint, Egg

RecyStar Polar

Auflage: 500 Exemplare

Kontakt:

Telefon 044 412 27 22



www.facebook.com/stadtverkehr2025

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

Zürich, April 2014

INHALT

VORWORT	5
EINLEITUNG	6
ZIELERREICHUNG	8
Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen	10
Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern	11
Kapazität für den MIV nicht erhöhen	13
2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen	15
Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen	16
Qualität des öffentlichen Raums steigern	19
AKTIONSPLAN	20
Was planen wir für die Zukunft?	20
Massnahmen im Aktionsplan	22
FORTSCHRITTE 2013	24
FAZIT UND AUSBLICK	27

BEILAGE ZUM BERICHT

mit detaillierten Informationen zu den Indikatoren
und Massnahmen des Aktionsplans via Internet erhältlich
www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025



VORWORT

zum zweiten Bericht Stadtverkehr 2025

Liebe Leserin, lieber Leser

«Stadtverkehr 2025» fokussiert auf das Ziel einer stadtverträglichen Mobilität. Weil Zürich wächst, immer mehr Menschen in der Stadt arbeiten und wohnen, steigt einerseits die Nachfrage nach Mobilität bei gleich knappem Raum, andererseits soll der Verkehr möglichst wenig stören.

Um diese Ziele unter einen Hut zu bringen, brauchen wir umweltverträgliche und raumsparende Verkehrsarten. Der Stadtrat will dafür das **Angebot und die Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs fördern**. Bereits wurden einige Routen des Velonetzes aus dem Masterplan Velo ausgeschrieben. Stück für Stück wird das Netz verbessert und ergänzt. Neben Fahrwegen für die Velofahrenden braucht es auch Veloabstellplätze. In Altstetten haben wir am Bahnhof eine komfortable Velostation in Betrieb genommen. Weitere Velostationen am Bahnhof Oerlikon und am Hauptbahnhof sind beschlossen. Ein wichtiges Ziel des Stadtrats ist es, den **Anteil von öV, Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen**. Das gelingt nur, wenn wir die entsprechenden Angebote verbessern. Bei Tram und Bus wurden konkrete Verbesserungen verwirklicht. Die Tramlinie 17 wurde verlängert und mit der Umstellung der Buslinien 33/72 wurde die Stabilität des Fahrplans erhöht. Mit diesen Massnahmen wird auch ein **Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität** geleistet.

Die Planung am Rosengarten zeigt, dass neue Verkehrsprojekte **ohne Kapazitätserhöhungen beim motorisierten Individualverkehr** möglich sind. Die von Stadt- und Regierungsrat vorgesehene Lösung erlaubt eine markante **Aufwertung des öffentlichen Raums: Die Menschen werden vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt** und das Quartier kann wieder leben. Dazu wird eine neue Tram-Tangente gebaut. Zugegeben, dieses Gesamtprojekt hat noch manche Hürde zu nehmen, aber wir haben einen ersten, wichtigen Schritt geschafft.

Wir setzen uns dafür ein, dass «Stadtverkehr 2025» Fahrt behält. Die Richtung ist eingeschlagen und der Stadtrat setzt angesichts der knappen finanziellen Ressourcen Prioritäten. Ich wünsche mir fest, dass das Programm zu Zürichs Vorteil zügig umgesetzt werden kann.

Stadträtin Ruth Genner
Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

EINLEITUNG

«Stadtverkehr 2025» ist ...

- ... eine Strategie, die mit der Vision einer stadtverträglichen Mobilität und sechs Zielen Leitplanken setzt.
- ... eine Priorisierung von Planungen und Massnahmen.
- ... ein Wegweiser, der mittels strategischer Planungen, Kommunikation und Zusammenarbeit aufzeigt, wie die Ziele erreicht werden können.
- ... ein Umsetzungsprogramm mit einem Aktionsplan sowie einem jährlichen Bericht.
- ... eingebettet in die «Strategien Zürich 2025» des Stadtrats, die sich an der Vision einer nachhaltig erfolgreichen Metropole orientieren.
- ... vernetzt mit den Strategien in den Bereichen «Energie/Umwelt» und «Raum/Siedlung» sowie mit den relevanten übergeordneten Planungen des Kantons und des Bundes.
- ... themenübergreifend abgestimmt mit den vielfältigen Planungen und Massnahmen, die einen Bezug zur Mobilität haben.

«Stadtverkehr 2025» löst die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich aus dem Jahr 2001 ab, indem deren Stossrichtungen beibehalten und neue Entwicklungen aufgenommen werden. Massgebend sind die Ziele der «Strategien Zürich 2025» und die Verankerung der Städteinitiative in der Gemeindeordnung. Die Vision ist eine stadtverträgliche Mobilität. Der öffentliche Verkehr, der Velo- und der Fussverkehr werden priorisiert und ihr Anteil am Gesamtverkehr erhöht. Attraktive Verkehrssysteme und ein aktives Mobilitätsmanagement leisten wichtige Beiträge dazu. Das Verkehrsmanagement sorgt dafür, dass alle Verkehrsarten auf Stadtgebiet flüssig und mit planbaren Reisezeiten vorankommen. Die Zulieferung und der Güterumschlag der Betriebe werden sichergestellt. Gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton werden in der Planung und Umsetzung von Projekten der Verkehr und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt.

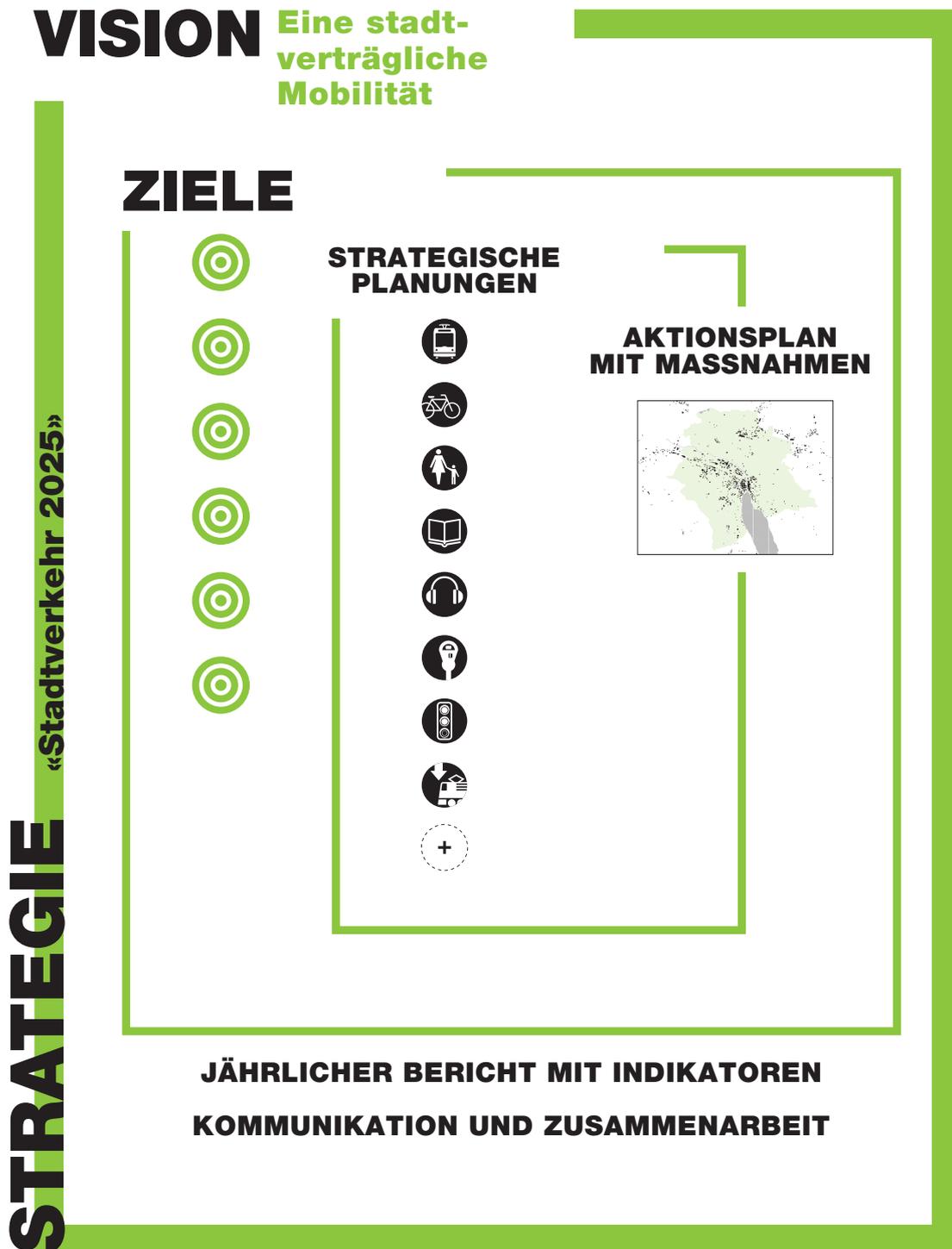
Zudem setzt «Stadtverkehr 2025» klare Prioritäten: zentrale Massnahmen identifizieren, beschleunigt umsetzen und Wirkung erzielen. Konkret werden sechs Ziele verfolgt:

- ⊙ **Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen**
- ⊙ **Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern**
- ⊙ **Kapazität für den MIV nicht erhöhen**
- ⊙ **2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen**
- ⊙ **Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen**
- ⊙ **Qualität des öffentlichen Raums steigern**

Der Grad der Zielerreichung wird mit 17 ausgewählten Indikatoren regelmässig beurteilt.

Kernstück der Umsetzung ist der Aktionsplan mit priorisierten Massnahmen aus den verschiedenen strategischen Planungen des Stadtrats wie beispielsweise der «Masterplan Velo» und die «VBZ-Netzentwicklungsstrategie». Diese Massnahmen gilt es in den kommenden Jahren bis 2025 sukzessive umzusetzen und damit massgeblich zur Zielerreichung beizutragen. Der Aktionsplan wird im Sinne einer rollenden Planung laufend aktualisiert und weiterentwickelt.

Die Verankerung in der Gemeindeordnung (Übergangsbestimmung, Art. 124) verpflichtet den Stadtrat auch zu einer regelmässigen Berichterstattung. Der erste Bericht, den der Stadtrat im Juli 2013 veröffentlichte, beschreibt die Zielsetzungen, die Ausgangssituation und das geplante Vorgehen. Der nun vorliegende zweite Bericht präsentiert den aktuellen Aktionsplan und den Fortschritt in der Umsetzung: mit neuen strategischen Planungen (Verkehrsmanagement, Aufwertung Bahnhöfe), neuen Massnahmen im aktuellen Aktionsplan und ersten Umsetzungserfolgen im Berichtsjahr. Zu diesem Fortschritt hat auch der regelmässige Austausch mit den umliegenden Gemeinden, dem Kanton und einem neu eingesetzten Expertenbeirat – zusammengesetzt aus Fachleuten der Wissenschaft und Praxis aus Verkehrs-, Raum- und Siedlungsplanung – beigetragen.



ZIELERREICHUNG

Wo stehen wir heute?

Den Fortschritt dokumentieren

Ausgewählte Indikatoren (siehe Übersicht) bilden die Entwicklung von «Stadtverkehr 2025» ab, und zwar bezogen auf die gesetzten Ziele. Als Ausgangspunkt für die Berichterstattung gilt das Jahr 2012, in dem die neuen Artikel in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quingies} und 124) in Kraft getreten sind und das Programm «Stadtverkehr 2025» gestartet wurde. Der weitere Entwicklungsverlauf wird entsprechend auf diesen Zeitpunkt bezogen.

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

Erläuterung der Symbole

-  Massnahmen greifen, Anstrengungen fortsetzen
-  Weitergehende Massnahmen prüfen
-  Weitergehende, einschneidende Massnahmen prüfen

Zielerreichung bleibt eine grosse Herausforderung

Nach dem Start des Programms «Stadtverkehr 2025» vor einem Jahr zeigen die Indikatoren für 2013 erwartungsgemäss noch wenig Veränderung. Externe Faktoren wie beispielsweise der Einfluss des Wetters auf die Anzahl der Velofahrten können den mittelfristigen Trend und die Wirkung der getroffenen Massnahmen überlagern.

Die Herausforderung zur Erreichung der Ziele bleibt gross und zurzeit liegen nur zwei der sechs Ziele auf Kurs:

Die deutliche Erhöhung der Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV bleiben ein ehrgeiziges Ziel. Die städtischen Verkehrsmengen und die Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln zeigen gegenüber 2012 noch kaum eine Veränderung. Neue Daten für den Modalsplit werden erst wieder mit dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr im Jahr 2015 erhoben und Ergebnisse voraussichtlich ab Frühling 2017 zur Verfügung stehen. Es sind daher weitergehende, einschneidende Massnahmen zu prüfen.

Die Indikatoren zur Beurteilung von Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs haben sich gegenüber 2012 ebenfalls kaum verändert. Positiv zu verzeichnen sind jedoch die neuen Infrastrukturen, die für den Fussverkehr geschaffen wurden und auch beim Veloverkehr sind leichte Fortschritte bei der Qualitätsverbesserung des Haupt- und Komfortrouthenetzes zu verzeichnen. Zudem wurde die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) weder für den fliessenden Verkehr noch für das Parkplatzangebot erhöht.

Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität sind sehr hoch gesteckt. Die aktuellen Werte von 2012 zeigen gegenüber denjenigen von 2010 kaum eine Veränderung. Bezogen auf die Treibhausgasemissionen wird ein leichter Rückgang sichtbar, während die Werte beim Primärenergieverbrauch nahezu konstant geblieben sind. Die Entwicklung deutet darauf hin, dass weitergehende vernetzte Massnahmen nötig sein werden.

Beim Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs wurden im Berichtsjahr insbesondere beim Lärmschutz Fortschritte erzielt, indem für weitere Streckenabschnitte Temporeduktionen beschlossen wurden. Allerdings liegen für fast alle Streckenabschnitte, für die im letzten Jahr Tempo 30 verfügt wurde, Einsparungen vor. Somit steht fest, dass sich die Umsetzung der Massnahmen und damit die Lärmentlastung der Wohnbevölkerung an diesen Streckenabschnitten verzögern wird. Die Indikatoren für die Stickstoffdioxid-Belastung und die Verkehrssicherheit zeigen keine wesentlichen Veränderungen. Für die Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit liegen keine neuen Daten vor.

Das Ziel, die Qualität des öffentlichen Raumes zu steigern, befindet sich auf gutem Weg. Zwei Drittel der Stadtbevölkerung sind zufrieden mit den Aktivitäten der Stadt.

Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

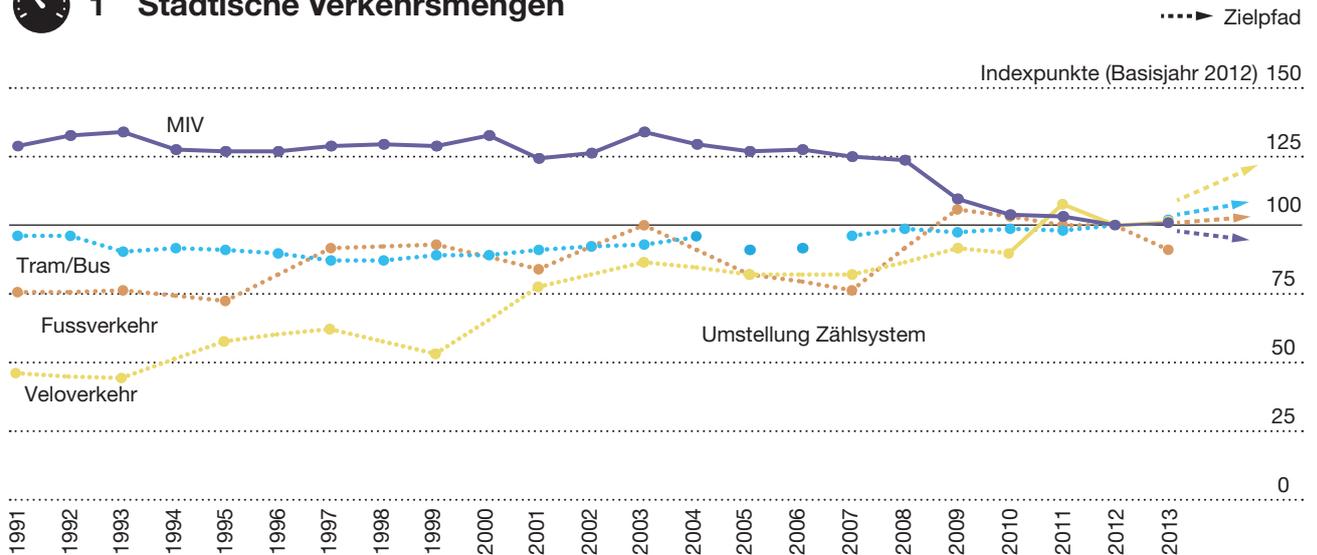


Zürich ist die grösste Schweizer Stadt mit knapp 400'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und fast ebenso vielen Arbeitsplätzen. Entsprechend gross ist das Verkehrsaufkommen und die Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. Da-

mit der Verkehr auch in Zukunft effizient, stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden kann, müssen insbesondere der öV, aber auch der Fuss- und Veloverkehr, einen immer grösseren Anteil der steigenden Verkehrsmenge übernehmen.



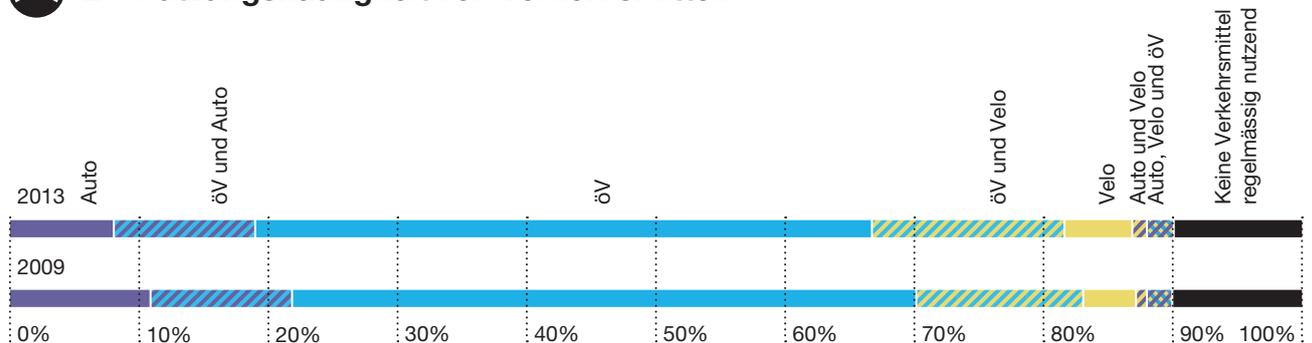
1 Städtische Verkehrsmengen



Insgesamt haben sich die Verkehrsmengen seit Beginn des Programms nur wenig verändert. Am meisten zugelegt hat der öV (plus 1,5 Indexpunkte). Auch der Veloverkehr nahm zu (plus 1,0), hat das sehr gute Ergebnis von 2011 mit überdurchschnittlich guten Wetterbedingungen aber noch nicht wieder erreicht. Beim Autoverkehr konnte das deutlich niedrigere Niveau seit Eröffnung der Westumfahrung 2009 gehalten werden. Die Entwicklung des Fussverkehrs ist aufgrund der noch geringen Datenbasis grossen Schwankungen unterworfen.



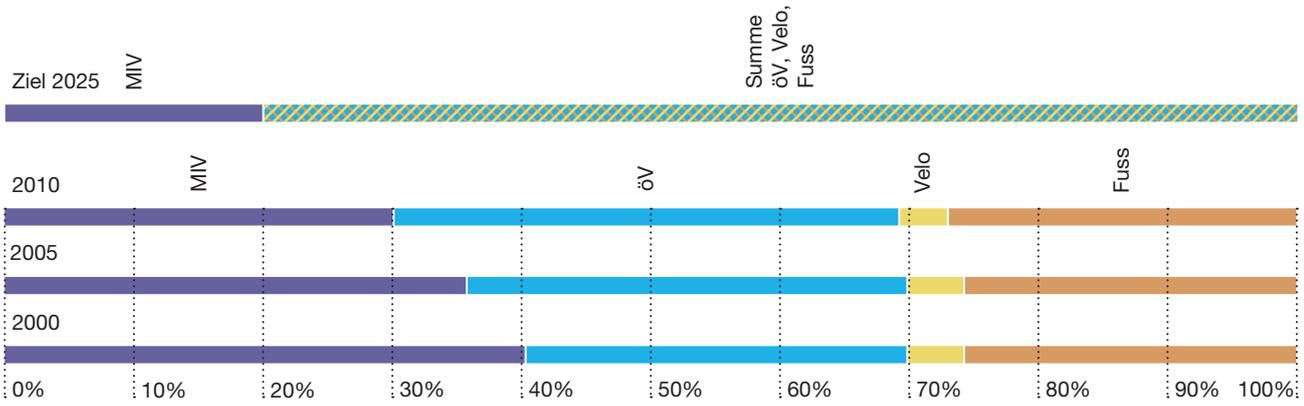
2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln



Drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung wählen auch 2013 vorrangig und regelmässig den öV, sei es ausschliesslich (48%) oder zusätzlich zu anderen Verkehrsmitteln. Das Auto und das Velo werden dagegen nur von einem Viertel respektive einem Fünftel regelmässig genutzt.



3 Modalsplit



Der Modalsplit für die in der Stadt zurückgelegten Wege zeigt den öV als beliebtestes Verkehrsmittel.

Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern

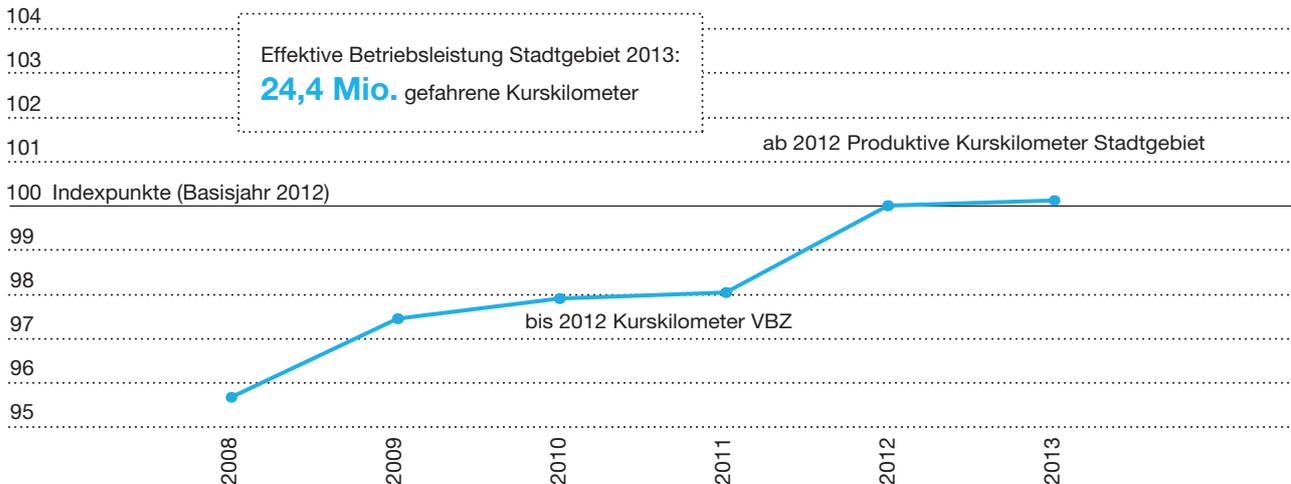


Im öV hat die Stadt Zürich bereits einen sehr hohen Standard erreicht. Das gilt auch für den Fussverkehr. Beim Veloverkehr sind jedoch Verbesserungen nötig, namentlich in der Infrastruktur des Routennetzes.

Damit das steigende Verkehrsaufkommen nicht zu einer Zunahme des MIV führt, sondern vom öV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden kann, müssen Angebot und Attraktivität dieser Verkehrsmittel hoch sein und laufend verbessert werden.



4 öV-Angebot

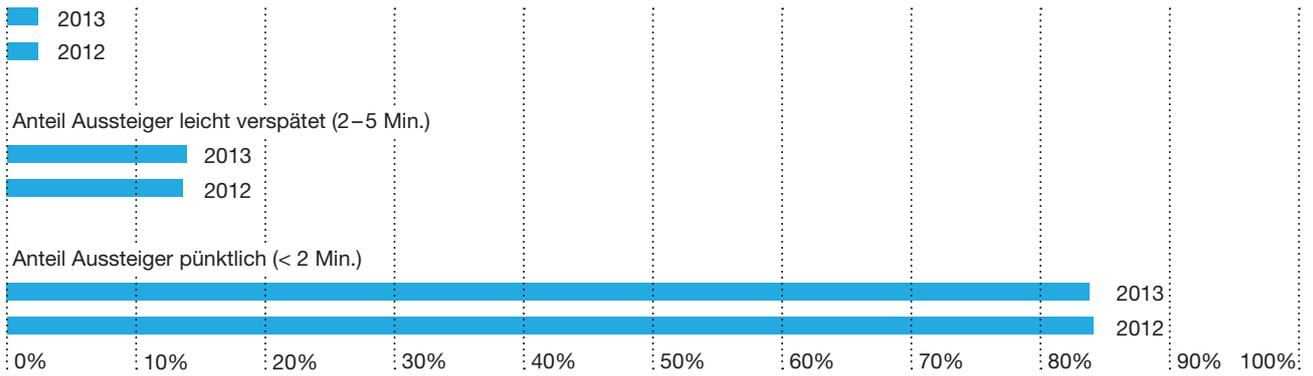


Das Angebot der Tram- und Buslinien in der Stadt wurde auch 2013 weiter ausgebaut. Die Angebotserweiterung fiel aber im Vergleich zum Vorjahr geringer aus.



5 Pünktlichkeit des öV

Anteil Aussteiger verspätet (> 5 Min.)



Das hohe Niveau der Pünktlichkeit bei den VBZ konnte auch 2013 gehalten werden. Nur 2,2 % der Fahrgäste erlebten 2013 nennenswerte Verspätungen.



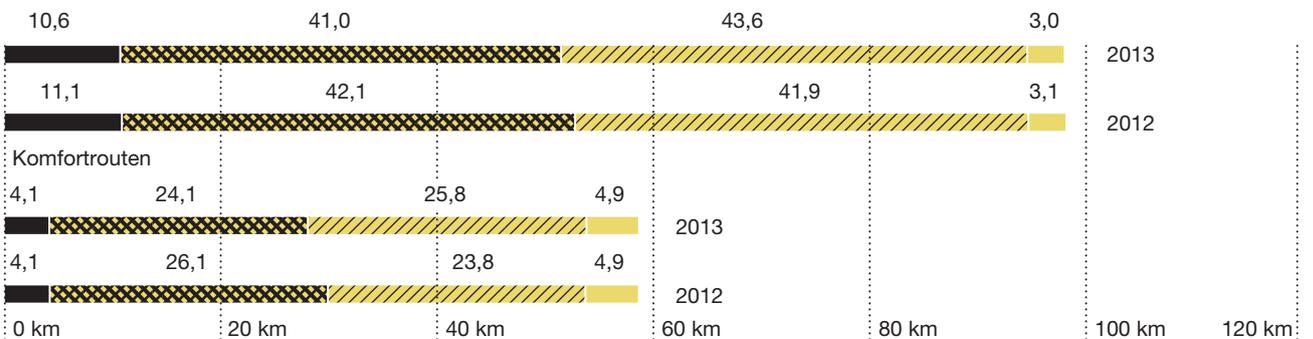
6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

	Im Jahr 2013	Im Jahr 2012
Neue Fusswege	2 km Fischerweg	1,2 km u. a. Emil-Spillmann-Weg
Neu gestaltete Plätze / aufgewertete Quartierzentren	5 Sechseläutenplatz • Vulkanplatz • Quarz Langstrasse (Kalkbreite und teilweise Badenerstrasse) • Bahnhofstrasse (Etappen zwischen Paradeplatz und Uraniastrasse) • Neuer Zugang Bahnhof Oerlikon Ost	4 Brupbacherplatz • Anny-Klawka-Platz • Bullingerplatz • Fussweganbindung Gotthardstrasse mit Fussgängerstreifen über die Alfred-Escher-Strasse (Quartierzentrum Tessinerplatz)
Neue Begegnungszonen	3 Josefstrasse • Malojaweg • Zeppelinstrasse	10 Marktplatz Oerlikon • Brunnwiesenstrasse • Rebhügelstrasse/Wiedingstrasse • Tuschgenweg • Langweid • Pfarrhausstrasse • Fichten-/Veilchenstrasse • Georg-Baumberger-Weg • Im Wyl • Magdalenenstrasse



7 Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr

Hauptrouthen

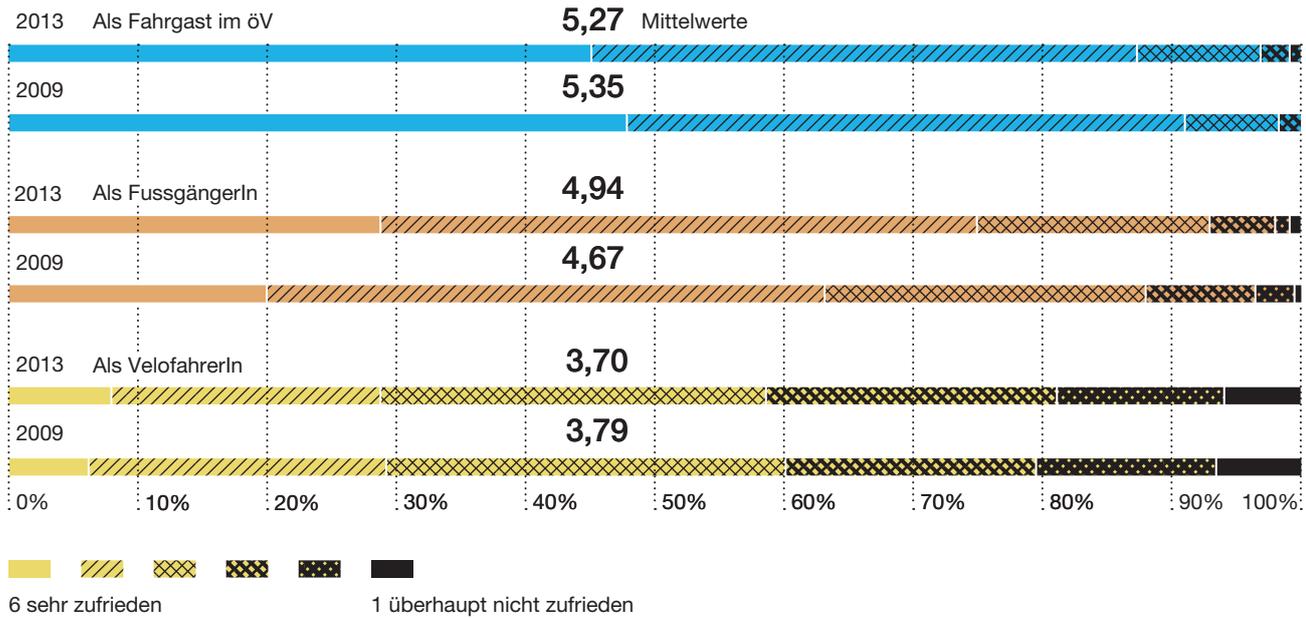


Qualitätsstufe A hochwertig («Normalanforderungen erfüllt»)
 Qualitätsstufe B («Minimalanforderungen erfüllt»)
 Qualitätsstufe C («Teilweise Lücken vorhanden»)
 Qualitätsstufe D («Keine Veloinfrastruktur vorhanden»)

Die Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes konnte 2013 leicht verbessert werden. Beim Hauptrouthenetz wurden Lücken geschlossen, so dass 2013 zusätzliche 1,7 km des Netzes die Minimalanforderungen erfüllt haben. Beim Komfortrouthenetz trifft dies sogar auf 2 km des Netzes zu.



8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität



In der Bevölkerungsbefragung von 2013 erhält der öV wiederum die besten Noten. Deutliches Verbesserungspotenzial gibt es nach wie vor beim Veloverkehr.

Kapazität für den MIV nicht erhöhen



Der MIV ist für den Wirtschaftsstandort Zürich von grosser Bedeutung, eignet sich aber weniger für die effiziente Abwicklung grosser Verkehrsmengen. Zudem sind mit dem MIV auch immer negative Auswirkungen für die Umwelt, die Wohnbevölkerung und das Stadtleben verbunden. Die Kapazität für den

MIV soll daher trotz steigender Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen nicht erhöht werden. Dies soll durch den Verzicht auf einen Ausbau des Strassenverkehrsnetzes sowie eine entsprechende Parkierungspolitik und Verkehrssteuerung bewirkt werden.

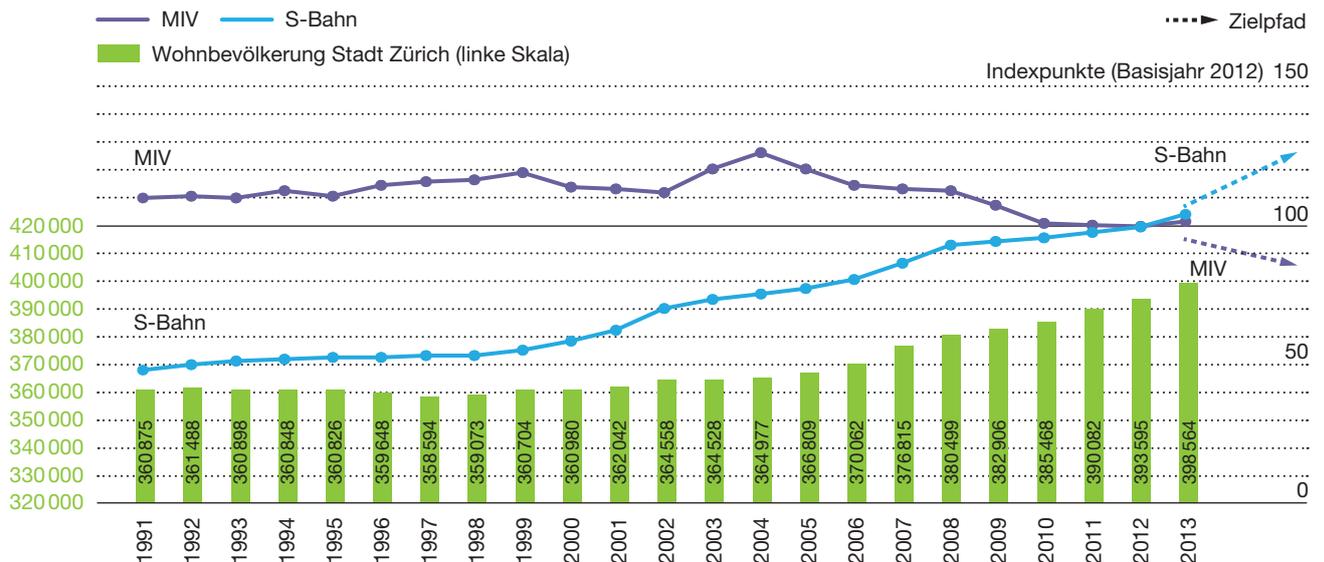
13



9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2013 wurden **keine** Neu- und Ausbauten von Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen realisiert. Auch am Konzept der Zufahrtdosierung wurde nichts verändert. Die Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für den MIV wurde **nicht erhöht**.

Verkehrsmengen an der Stadtgrenze



Die steigende Entwicklung bei den Fahrgästen an der Stadtgrenze setzte sich auch 2013 fort (Index 104). Die Verkehrsmengen des MIV stiegen zwar im Vergleich zu 2012 leicht an, halten aber das deutlich niedrigere Niveau im Vergleich zur Zeit vor Eröffnung der Westumfahrung.



10 Parkplatzangebot

im Jahr

2013

Parkplätze insgesamt in der Stadt

270000

2011

270000

2013

34 500

13 900

18 700

500

67 600

2011

34 200

14 700

18 000

400

67 300

2009

34 500

15 000

17 400

400

67 300

Öffentliche Parkplätze

Strassenparkplätze
Blaue Zone

Weiss markierte
Strassenparkplätze

in Parkhäusern

PP für behinderte Menschen
(Strassen-PP und Parkhäuser)

Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze insgesamt hat sich gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2011 kaum verändert. Während die Parkplätze in Parkhäusern dem Trend vergangener Jahre folgend um rund 700 Parkplätze zunahmen, reduzierten sich die weiss markierten Parkplätze. Dazu beigetragen hat die Eröffnung des Parkhauses Opera im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Sechseläutenplatzes. Die Anzahl der Parkplätze in der Blauen Zone blieb nahezu konstant.

2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen



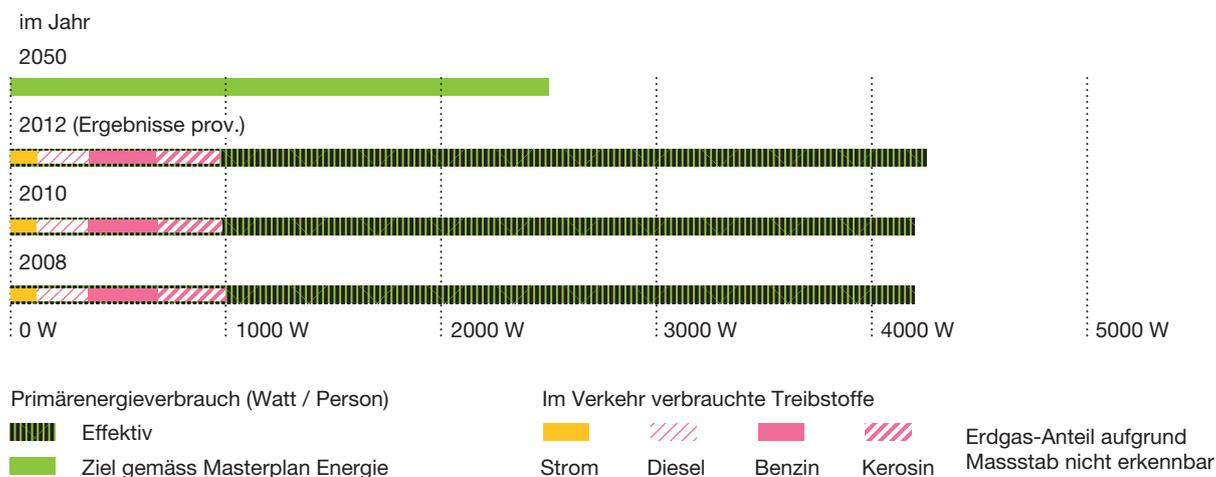
Im Jahr 2008 beschlossen die Stimmberechtigten der Stadt Zürich, die nachhaltige Entwicklung der Stadt zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zu verankern. Das heisst, Energieeffizienz anzustreben, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und erneuerbare Energiequellen zu fördern. Der Primärenergieverbrauch soll auf 2000 Watt pro Per-

son und die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr gesenkt werden.

Auch der Verkehr hat einen Beitrag zu diesem Ziel zu leisten: Ansatzpunkte bilden die Effizienzsteigerung der Motorfahrzeuge, weniger und kürzere Fahrten oder der Wechsel zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.



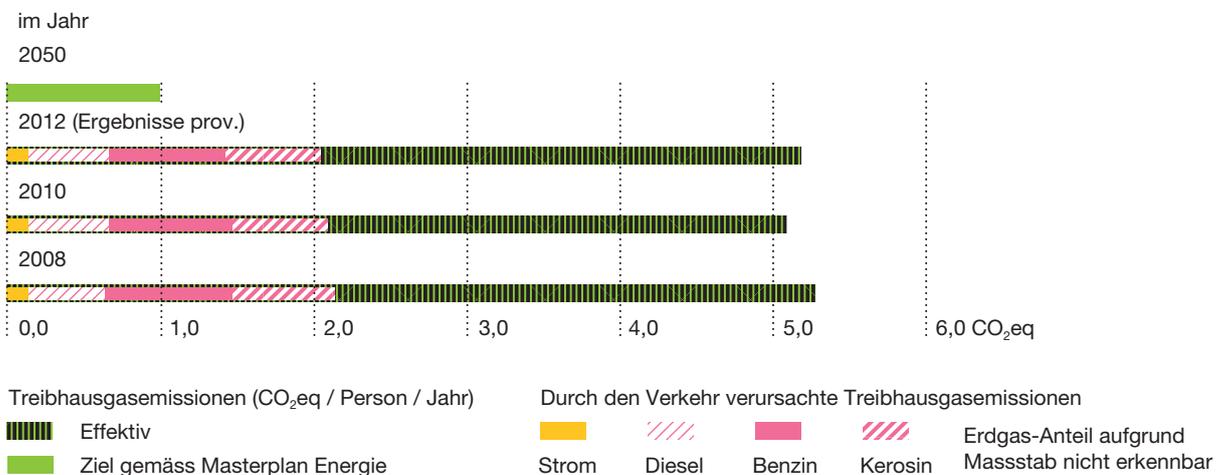
11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr



Der Verbrauch von Benzin, Diesel und Strom zeigt in den letzten Jahren keine nennenswerten Veränderungen. Weitere Massnahmen sind notwendig, um das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen.



12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr



Die Treibhausgasemissionen konnten bisher nur wenig gesenkt werden. Weitere Anstrengungen sind notwendig, damit im Jahr 2050 das Ziel von einer Tonne pro Person nicht überstiegen wird.

Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

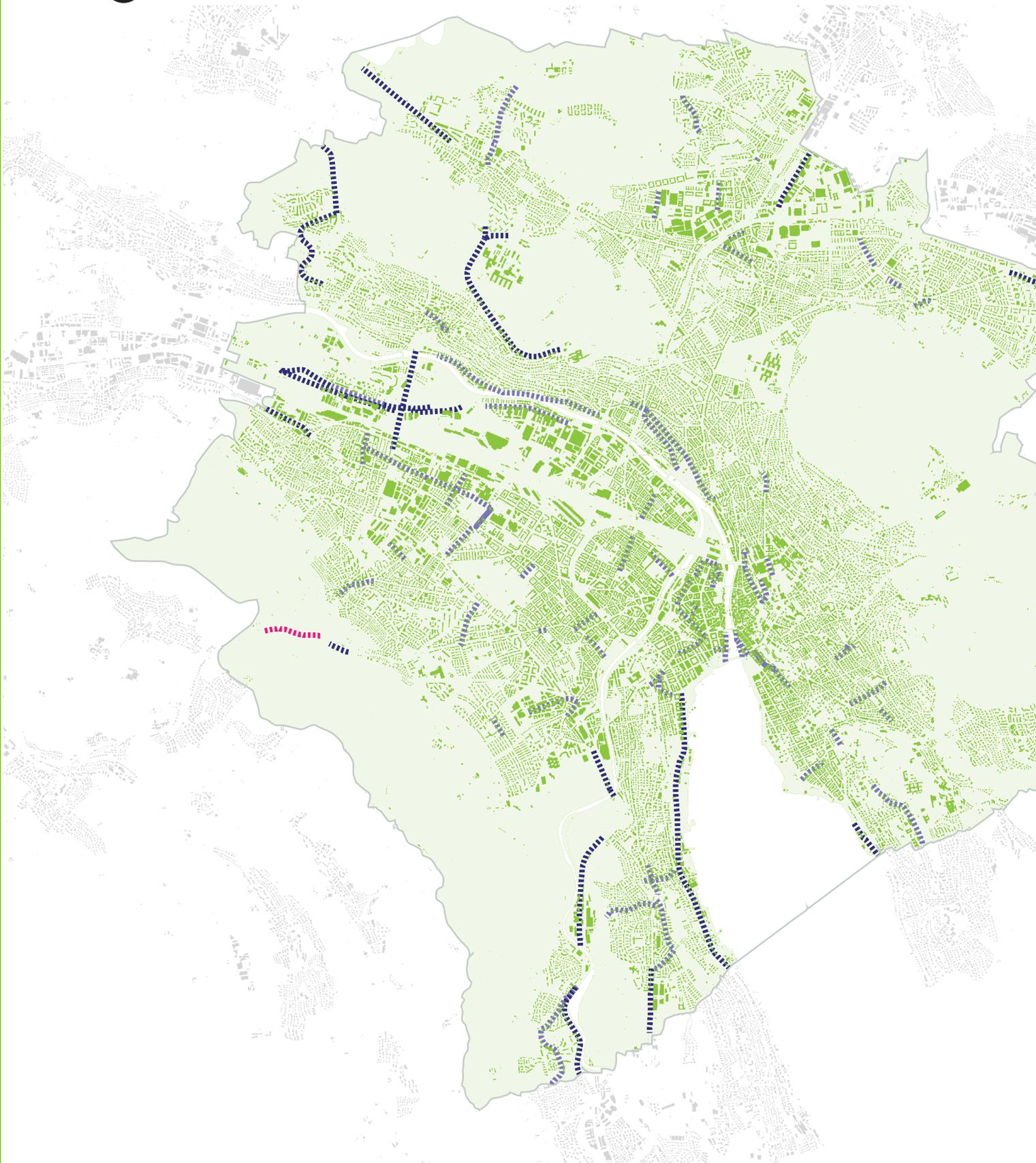


Das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt führt zu Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie zu Verkehrsunfällen. Das wirkt sich negativ auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität

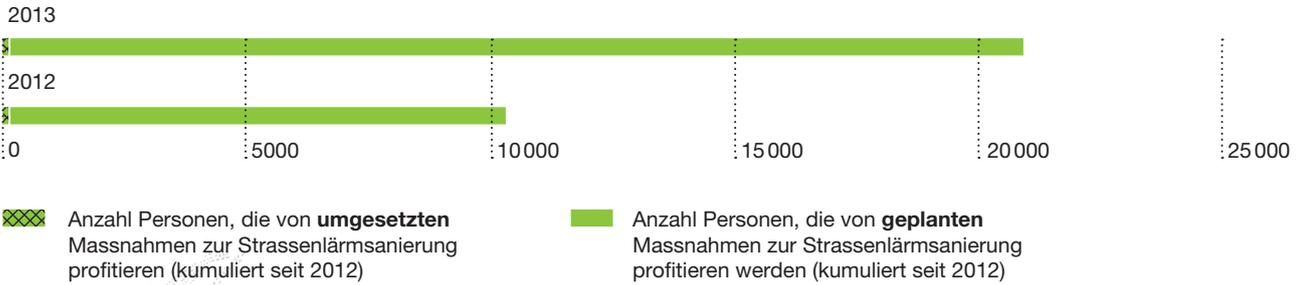
und die Gesundheit der Bevölkerung aus. Um diese negativen Effekte zu verringern, hat sich unter anderem die Geschwindigkeitsreduktion als geeignete Massnahme erwiesen.



13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion



Anzahl Personen im Jahr

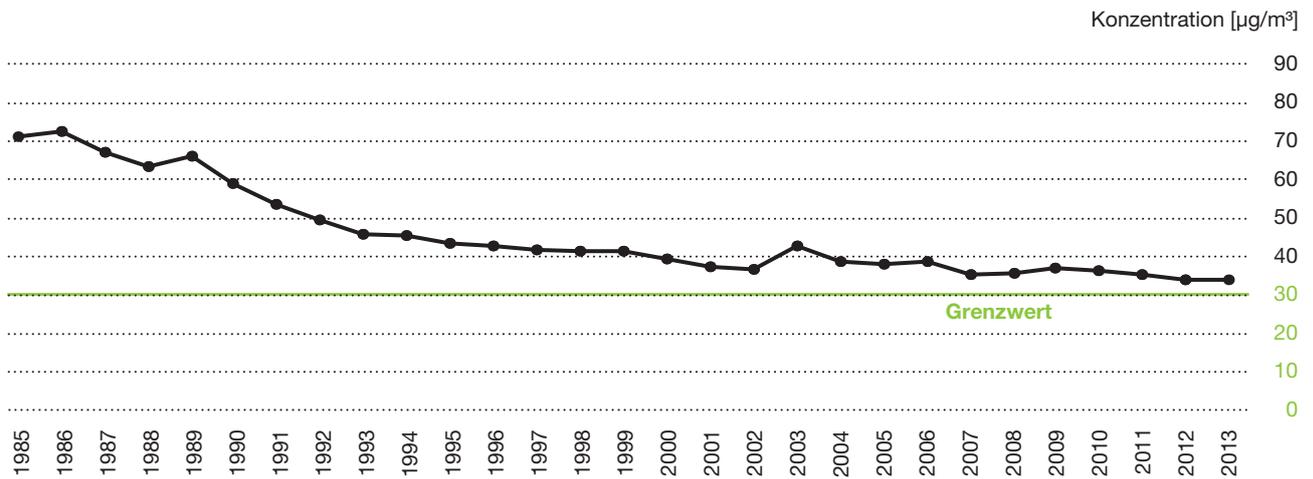


Knapp 21 000 Personen wohnten 2013 an Streckenabschnitten, für die Geschwindigkeitsreduktionen geplant und beschlossen sind und die dadurch von Lärmreduktionen profitieren werden.

Die bereits 2012 genehmigten kommunalen Streckenabschnitte zur Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wurden 2013 verfügt. Aufgrund von Einsprachen konnte die Reduktion aber bisher kaum umgesetzt werden. Ergänzend wurde 2013 beschlossen, auf weiteren kommunalen Streckenabschnitten Tempo 30 statt 50 und auf überkommunalen Streckenabschnitten Tempo 60 statt 80 bzw. Tempo 50 statt 60 einzuführen (Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierung»).

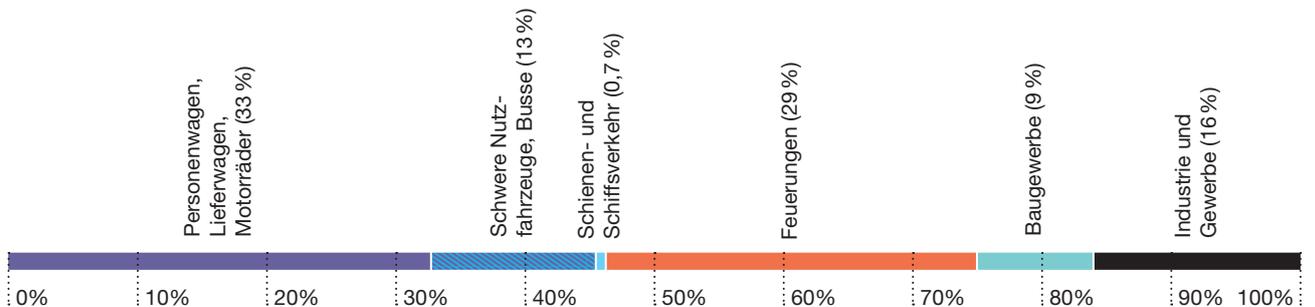


14 NO₂-Belastung (indirekter Indikator)



Trotz grosser Erfolge bei der Emissionsreduktion von Stickoxiden verharren die Jahresmittelwerte von NO₂ über dem Grenzwert. Seit dem Jahr 2000 hat sich der Abwärtstrend zudem deutlich abgeflacht.

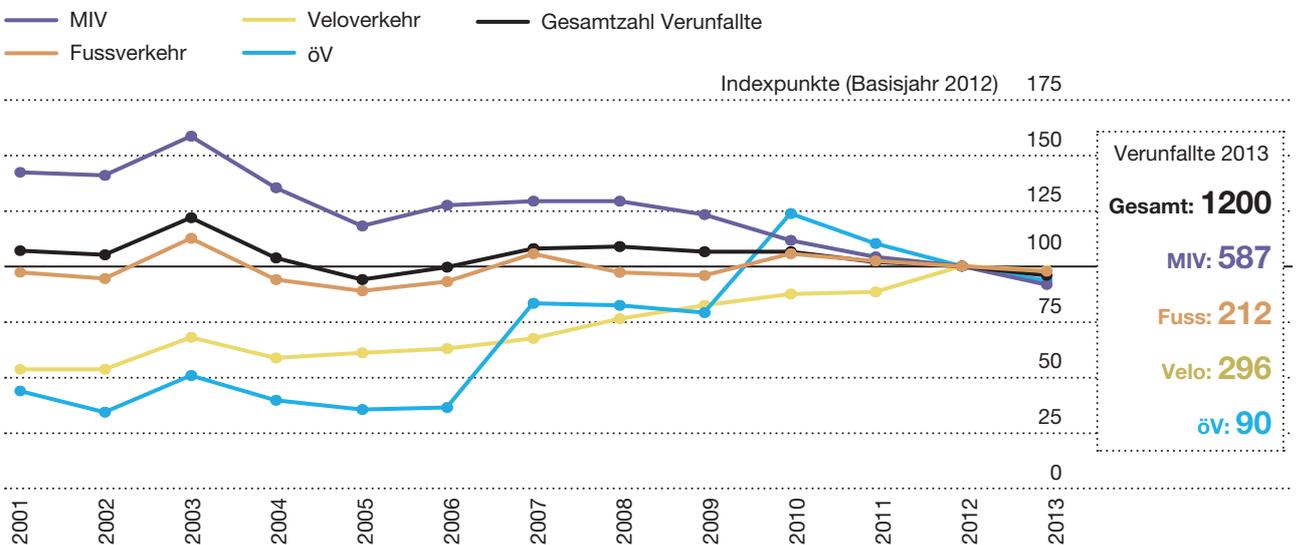
Quellen der NO_x-Emissionen



Hauptquelle der NO_x-Emissionen ist der motorisierte Strassenverkehr mit einem Anteil von etwa 45 % (Stand 2010, AWEL Kanton Zürich). Die Feuerungen in Haushalten sind zusammen mit der Industrie und dem Gewerbe (v. a. Baustellen) für gut die Hälfte der Emissionen verantwortlich.



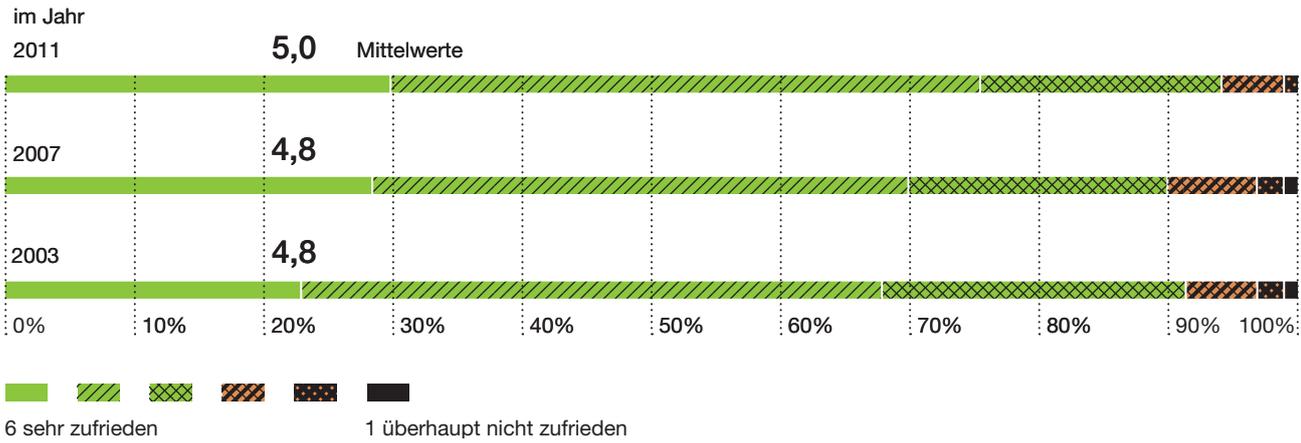
15 Verkehrssicherheit



Gegenüber 2012 ist die Zahl der Verunfallten bei allen Verkehrsteilnehmenden zurückgegangen. Diese positive Entwicklung ist beim MIV und öV besonders deutlich. Beim Velo- und Fussverkehr ist die Veränderung kaum sichtbar.



16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit



Die Verkehrssicherheit im Quartier erhält von der Bevölkerung gute Noten und hat sich gegenüber früheren Jahren verbessert.

Qualität des öffentlichen Raums steigern



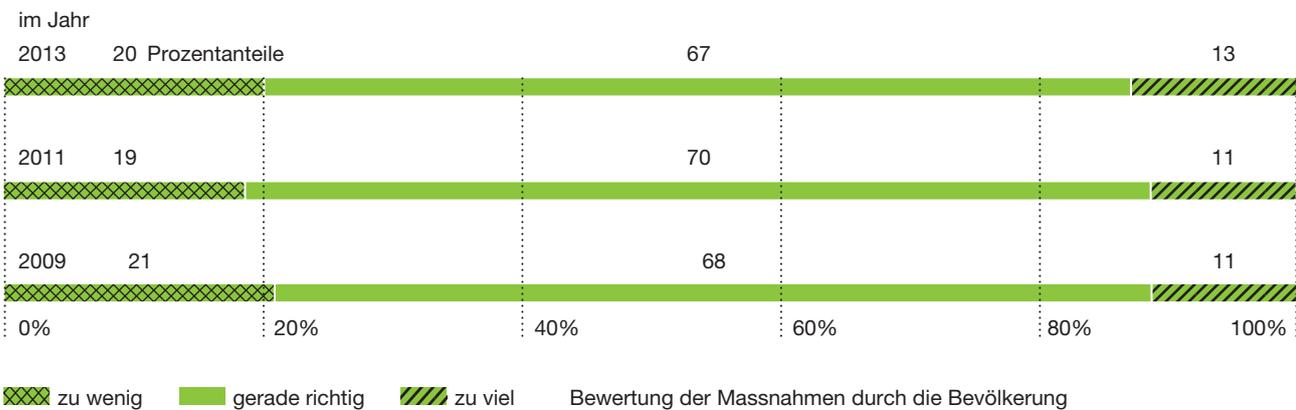
Mit der Verdichtung der Stadt – mehr Wohnungen, Arbeitsplätze und Verkehr – steigen die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum. Er erhält als Aufenthalts- und Begegnungsraum zunehmende Bedeutung.

Neue Infrastrukturprojekte stellen immer auch Chancen dar, neue Akzente zu setzen und den gestiegenen Nutzungsbedürfnissen gerecht zu werden.



17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität

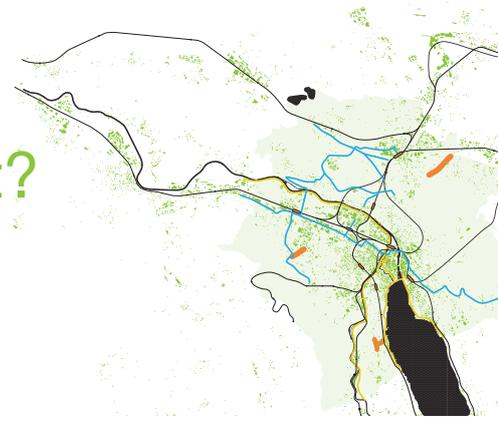
19



Zwei Drittel der Zürcher Bevölkerung waren auch 2013 mit den Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität zufrieden. In dem verbleibenden Drittel gibt es sowohl Personen, die mehr Aktivitäten der Stadt gutheissen würden, aber auch solche, nach deren Ansicht die Stadt bereits zu viel unternimmt.

AKTIONSPLAN

Was planen wir für die Zukunft?



Strategische Planungen



VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie

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



Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren

Attraktivität des öffentlichen Raums für den Fussverkehr erhöhen und Verbesserungen für den Veloverkehr umsetzen.



Masterplan Velo

Steigerung der Velonutzung dank eines durchgängigen, sicheren Veloroutennetzes. Sensibilisierung und Schulung der Verkehrsteilnehmenden.



Mobilitätsberatung und Mobilitätsbildung

Beratungs- und Ausbildungsangebote zur Sensibilisierung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten richten sich an Unternehmen, Quartiere, Siedlungen und Schulen.

Massnahmen

Tram Affoltern

Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zugänge S-Bahn-Station

Tramlinie 2 bis Schlieren (im Zusammenhang mit Limmattalbahn)

Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 und Verlängerung nach Witikon

Elektrifizierung Buslinie 80

Elektrifizierung Buslinie 69

Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden

Aufwertung Quartierzentrum Morgental

Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse

Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai)

Velostation Süd am Hauptbahnhof

Veloroute Sihl-Limmat mit Veloquerung Hauptbahnhof

Veloroute Seebecken

Innenstadtquerende

Veloroute Löwenstrasse-Talstrasse

Veloverleih

Mobilität und Wohnen

Mobilität für Jugendliche

Fortschritt 2013

Für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke wurde die Bewilligung vom Bundesamt für Verkehr erteilt. Für die Tramlinie 2 wurde das Vorprojekt abgeschlossen. Aufgrund von Widerständen im Quartier und politischen Vorstössen zur Linienführung soll 2014 der Dialog mit dem Quartier über Verkehrsführung und Aufwertung aufgenommen werden.

Für die Massnahmen «Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden» und «Neugestaltung Riviera» wurde die öffentliche Planaufgabe durchgeführt.

Die neue Markierung an der Talstrasse als Teil der innenstadtquerenden Veloroute wurde öffentlich aufgelegt. Die provisorische Velostation auf der Postbrücke beim Hauptbahnhof wurde eröffnet.

Das Konzept «Mobilität und Wohnen» wurde erstellt und mit den Erkenntnissen aus einem zurzeit laufenden Forschungsprojekt abgestimmt. Auch für das Projekt «Mobilität für Jugendliche» wurde das Grobkonzept erstellt.

Kostenschätzung bis 2025

Rund CHF 600 Mio.

Gesamte Investitionskosten für Tram Affoltern, Tramverbindung Hardbrücke inklusive Zugänge S-Bahn-Station, Tramlinie 2 bis Schlieren, Elektrifizierung Linien 69 und 80 sowie Verlängerung nach Witikon.

CHF 50 Mio.

Gesamtkosten für Aufwertung der Quartierzentren Albisrieden und Morgental, Neugestaltung Riviera und Aufwertung Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse.

CHF 55 Mio.

Summe der zusätzlichen Infrastrukturkosten gemäss Masterplan Velo. Nicht enthalten sind Kosten eines Veloverleihs und der Velostationen beim Hauptbahnhof.

CHF 0,5 Mio. / Jahr

Jährliche Kosten der Projekte «Mobilität und Wohnen» und «Mobilität für Jugendliche».

Der Aktionsplan enthält Massnahmen, die zur Zielerreichung von «Stadtverkehr 2025» einen wesentlichen Beitrag leisten. Sie werden von der Stadt mit hoher Priorität weiterentwickelt und mit den involvierten Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern abgestimmt. Die Massnahmen sind in verschiedenen strategischen Planungen verankert.

Im Berichtsjahr 2013 wurden neue Massnahmen aus den strategischen Planungen «Verkehrsmanagement» und «Aufwertung Bahnhöfe» in den Aktionsplan aufgenommen. Zudem wurden die Verlängerung der Buslinie 31 bis Witikon sowie weitere Geschwindigkeitsreduktionen zur Lärmsanierung in den bestehenden strategischen Planungen ergänzt.



Strassenlärmsanierung durch Tempo- und Verkehrsregimes

Schutz von mehreren Tausend Anwohnenden durch Überlandpark sowie durch Temporeduktion auf zahlreichen Strassenabschnitten. Aufhebung von Trenneffekten und Verbesserung der Aufenthaltsqualität.



Parkraumplanung und -bewirtschaftung

Reduktion der Anzahl Autofahrten sowie Nutzung von freigebliebenen Strassenflächen für andere Bedürfnisse und Aufwertung des öffentlichen Raums.



Verkehrsmanagement

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



Aufwertung Bahnhöfe

Differenzierte Massnahmen zur besseren Zugänglichkeit verschiedener Stadtbahnhöfe.

Überlandpark (Einhausung Schwamendingen)

Tempo 30 auf kommunalen Strassen
Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen

Tarifanpassung weisse Parkplätze

Kompensation Parkplätze
Blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze

Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse

Optimierungspaket für mehr Sicherheit an Knoten

Kurzfristiges Optimierungspaket Bahnhöfe

Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten

Die neuen Geschwindigkeiten auf den beschlossenen Abschnitten zur Lärmsanierung durch Tempo 30 auf kommunalen Strassen wurden verfügt. Dagegen wurden Rechtsmittel ergriffen. Das Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierung» wurde genehmigt.

Die Vorlage an den Gemeinderat zur Anpassung der Tarife für weisse Parkplätze ist in Vorbereitung. Das Vorgehen in Bezug auf überzählige blaue Parkplätze im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze ist definiert.

Neu aufgenommen.

Neu aufgenommen gemäss Stadtratsbeschluss über Verbesserungsmassnahmen für die Zugänge städtischer Bahnhöfe.

Rund CHF 300 Mio.

Bei der Veränderung der Bewirtschaftung weisser Parkplätze steht den Mehreinnahmen ein Mehraufwand bei der Implementierung und Kontrolle gegenüber. Werden blaue Parkplätze abgebaut, führt dies zu Einnahmeverlusten.

Noch keine umfassende Kostenschätzung vorhanden. Umsetzung «Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse» rund CHF 6 Mio.

Rund CHF 60 Mio.

Massnahmen mit Umsetzung bis ca. 2020 inklusive kurzfristigem Optimierungspaket (ca. CHF 1,5 Mio.).

Massnahmen im Aktionsplan

Stadtverkehr 2025, Stand 2013

Dargestellt sind nur die Massnahmen des Aktionsplans, die sich örtlich zuweisen lassen. Eine Übersicht aller Massnahmen befindet sich auf den Seiten 20/21.

Veloroute Sihl-Limmat:
sichere, stadtquerende
Verbindung

**Verbreiterung westseitige
Unterführung Bahnhof Altstetten:**
Kapazitätserhöhung für Umsteigende

**Tramlinie 2 mit Anbindung an Bhf.
Altstetten und Limmattalbahnhof:**
15 000–25 000 Fahrgäste/Tag

Elektrifizierung Buslinie 80:
mehr Kapazität, weniger CO₂
für 9 000 Fahrgäste/Tag

Legende



VBZ-Netzentwicklungs-
strategie und Trolleybus-
strategie



Verkehrskonzept Innenstadt
und Aufwertung der Stadt-
räume in Quartierzentren



Masterplan Velo



Mobilitätsberatung
und Mobilitätsbildung



Strassenlärmсанierung
durch Tempo- und Verkehrs-
regimes



Parkraumplanung
und -bewirtschaftung



Verkehrsmanagement



Aufwertung Bahnhöfe



Quartieraufwertung



Bahnhöfe mit kurzfristigen
Optimierungen



Massnahmen für den öV



Massnahmen für
den Veloverkehr

Tramverbindung Affoltern:
20000 Fahrgäste/Tag

Elektrifizierung Buslinie 80:
mehr Kapazität, weniger CO₂
für 9000 Fahrgäste/Tag

Elektrifizierung Buslinie 69:
mehr Kapazität, weniger CO₂
für 12000 Fahrgäste/Tag

**Überlandpark Schwamendingen mit
Einhausung der Autobahn
und Aufwertung des Quartiers:**
ca. 5000 Personen profitieren von der
Lärmsanierung.

**Steuerung der Zufahrtsachse
Rosengartenstrasse:**
Verbesserungen für den öV

**Verlängerte Tramlinie 8 über die
Hardbrücke mit S-Bahn-Zugängen:**
20000 Fahrgäste/Tag

**Attraktivitätssteigerung
Buslinie 31 durch Eigentrasse-
rung:** 15000 Fahrgäste/Tag

Veloquerung Hauptbahnhof:
Lückenschluss mit 1800
zusätzlichen Abstellplätzen

**Velostation Süd
am Hauptbahnhof:**
zusätzlich 2000
Abstellplätze

**Aufwertung Fussgängerzone
Sihlstrasse/Bahnhofstrasse:**
mehr Attraktivität für Fussverkehr
an zentraler Lage

**Aufwertung Quartierzentrum
Albisrieden:** Verbesserungen
für Fuss- und Veloverkehr
und mehr Sicherheit

Veloroute Löwenstr./Talstr.: durchgehende
und sichere Innenstadtquerung

Neugestaltung Riviera: mehr Platz für
Fussverkehr und eigene Fahrspur für
den Veloverkehr

Veloroute Sihl-Limmat:
sichere, stadtkquerende
Verbindung

**Attraktivitätssteigerung
Buslinie 31 durch
Verlängerung nach Witikon:**
15000 Fahrgäste/Tag

Veloroute Seebecken:
durchgehender Veloweg
von der Roten Fabrik
bis zum Seefeldquai

**Aufwertung Quartierzentrum
Morgental:** Verbesserungen
für Fuss- und Veloverkehr und
mehr Sicherheit

Die Massnahmen des Aktionsplans

Die Massnahmen des Aktionsplans werden mit Priorität vorangetrieben. Die Fortschritte sind an erreichten Meilensteinen wie Bewilligungen von Bundesämtern, öffentlichen Auflagen oder Beginn der Bauphase sichtbar. Im Folgenden werden die Massnahmen des Aktionsplans beschrieben, die

im Berichtsjahr 2013 wichtige Meilensteine erreicht haben. Die Beschreibung aller Massnahmen des Aktionsplans und ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind der Beilage zu diesem Dokument zu entnehmen.

Tramverbindung Hardbrücke	Das Bundesamt für Verkehr hat die Bewilligung für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke im Frühling 2013 erteilt. Damit konnte die Detailplanung im Hinblick auf den für 2015 geplanten Bau-start an die Hand genommen werden. Der Stadtzürcher Gemeinderat beschloss den Objektkredit über gut 11 Millionen Franken und der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat einen Beitrag von rund 76 Millionen Franken. Die Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen.
Tramlinie 2 bis Schlieren	Im Sommer 2013 wurde das Vorprojekt abgeschlossen. Aufgrund von Widerständen im Quartier und politischen Vorstössen zur Linienführung soll im Jahr 2014 der Dialog mit dem Quartier über Verkehrsführung und Aufwertung aufgenommen werden.
Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 und Verlängerung nach Witikon	Die Vorstudie für eine Busspur auf der Hohlstrasse zwischen Luggwegstrasse und Bahnhof Altstetten ist abgeschlossen. Die Umsetzung soll bis 2016 erfolgen. Am «runden Tisch» einigte sich die Stadt Zürich mit dem Quartierverein Witikon darauf, gemeinsam die detaillierte Planung für eine direkte Busverbindung vom Hauptbahnhof nach Witikon zu starten.
Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden	Nach intensiver Mitwirkung der Bevölkerung – öffentliche Veranstaltungen und Besprechungen mit interessierten Personen – wurden die Pläne zur Aufwertung des Quartierzentrums Albisrieden öffentlich aufgelegt. Der Baubeginn ist auf 2016 geplant.
Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai)	Die Neugestaltung der Riviera am Utoquai/Limmatquai wurde zur Mitwirkung durch die Bevölkerung aufgelegt. Die Verkehrsflächen sollen auf das Notwendige rückgebaut und Tempo 30 umgesetzt werden, um die Trennwirkung zwischen Altstadt und Limmat zu reduzieren. Zudem wird das Angebot für Velofahrende verbessert.
Velostation Süd am Hauptbahnhof	Im Dezember nahm die provisorische Velostation an prominenter Lage auf der Postbrücke beim Hauptbahnhof ihren Betrieb auf. Sie soll im Jahr 2017 durch die definitive Velostation unter dem Europaplatz abgelöst werden.
Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse-Talstrasse	Zur Vervollständigung der innenstadtquerenden Veloroute Löwenstrasse-Talstrasse wurden Anpassungen der Strassenmarkierung in der Talstrasse verfügt. Es soll ein durchgängiger Velostreifen markiert werden, um mit dem Velo vom See her kommend sicher und hindernisfrei zum Hauptbahnhof zu gelangen.
Mobilität für Jugendliche	Das Projekt «Mobilität für Jugendliche» wird in Zusammenarbeit mit dem ZVV erarbeitet. Zielgruppen sind alle Mittelschulen und Berufsschulen in der Stadt und im Kanton Zürich. Im Grobkonzept wurden die Grundideen für das Bildungsangebot definiert.
Tempo 30 auf kommunalen Strassen	Zur Lärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion wurde im Sommer 2013 auf zahlreichen kommunalen Abschnitten Tempo 30 verfügt. Dagegen gingen Einsprachen ein. Die Umsetzung kann erst nach Abschluss der Rechtsmittelverfahren erfolgen.
Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen	Gemäss Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierungen», welches der Stadtrat Ende 2013 beschlossen hat, sind auf weiteren Strassenabschnitten Geschwindigkeitsreduktionen vorgesehen. Neben der Sanierung des Strassenlärms sollen die Quartierzentren für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.



Provisorische «Velostation Süd» am Hauptbahnhof

Die neuen strategischen Planungen im Aktionsplan

Verkehrsmanagement

Der Verkehrsfluss in der Stadt wird aktiv gesteuert, um den Gesamtverkehr möglichst effizient abzuwickeln. Dabei wird der öV konsequent bevorzugt, Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten genügend Zeit, um die Strassen zu queren und Stausituationen für den MIV und für Velofahrende werden möglichst vermieden. Ziel sind planbare Fahrzeiten und Verbesserungen für das Gesamtsystem. Als neue Massnahme ist der Verkehr für alle Verkehrsmittel auf der Rosengartenstrasse mit einer Lichtsignalanlage im Bereich der Wibichstrasse zu steuern. Die Bevorzugung des öV an der Lichtsignalanlage in Kombination mit der Verlängerung der Busspur von der Hardbrücke her sorgt dafür, dass bei starken Verkehrsbelastungen die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit für die Busfahrgäste erhöht wird.

Als weitere Massnahme wird ein Optimierungspaket für mehr Sicherheit an komplexen Verkehrsknoten geschnürt. An diversen mit Lichtsignal gesteuerten Knoten kreuzen sich Verkehrsströme beim Abbiegen. Solche Situationen bergen das Risiko von Verkehrsunfällen. Durch Anpassung der Lichtsignal-Steuerung, der Verkehrsführung oder der Strasseninfrastruktur ist die Sicherheit an Knoten zu verbessern. Die Verkehrsteilnehmenden können mit gegenseitiger Rücksichtnahme zu höherer Sicherheit und damit auch zu höherer Zuverlässigkeit des Systems beitragen.

Aufwertung Bahnhöfe

Die Teileröffnung der Durchmesserlinie (DML) im Sommer 2014 ermöglicht einen Ausbau des Bahnangebots in der Stadt Zürich. Der erwartete starke Anstieg der Bahnreisenden wird sich in und um die Bahnhöfe auswirken. Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe wurde daher überprüft. Die Bauarbeiten für den Hauptbahnhof und den Bahnhof Oerlikon sind bereits in vollem Gange. Für weitere städtische Bahnhöfe hat der Stadtrat Verbesserungsmaßnahmen beschlossen. In einem kurzfristig ausgerichteten Optimierungspaket sind Massnahmen zusammengefasst, die bis 2015 umzusetzen sind. Am Bahnhof Enge beispielsweise ist durch die Umwandlung der Vorfahrt in eine Begegnungszone und mit zusätzlichen Veloabstellplätzen die Situation für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Die Einführung von Tempo 30 auf der Seestrasse beim Bahnhof Enge und der neue Zugang von Südwesten bringen weitere Aufwertungen.

Als neue Massnahme wird die Verbreiterung der westseitigen Unterführung am Bahnhof Altstetten in den Aktionsplan aufgenommen. Die Unterführung ist ein wichtiges Bindeglied der Quartierteile nördlich und südlich der Gleise. Durch die bauliche Entwicklung insbesondere in Altstetten Nord wird dieser Durchgang ein zunehmender Engpass.

Weitere Massnahmen tragen zur Zielerreichung bei

Im Berichtsjahr 2013 konnten weitere wichtige Massnahmen, die nicht Bestandteil des Aktionsplans sind, wesentlich vorangetrieben werden:

Rosengartentram und Rosengartentunnel	Die Resultate der gemeinsam von Stadt und Kanton erarbeiteten Studie liegen vor: Mit Zeithorizont nach 2030 sollen das Rosengartentram und der Rosengartentunnel in Betrieb genommen werden. Mit dem Projekt können die Entwicklungsgebiete in der Stadt Zürich, im Glatt- und Limmattal mit allen Verkehrsträgern optimal erschlossen werden, wovon insbesondere Zürich-West und Zürich-Nord durch attraktivere öV-Verbindungen profitieren. Zudem erhält der jahrzehntelang übermässig belastete Stadtteil markant mehr Lebensqualität und eine Chance, sich zu entwickeln. Der zukünftige Mehrverkehr kann mit dem öV abgewickelt werden. Diese neue Tangentialverbindung des öV entlastet auch die Innenstadt.
Verbesserungen des öV-Angebots	Bei Tram und Bus wurden konkrete Verbesserungen umgesetzt: die Tramlinie 17 wurde in den Spitzenstunden verlängert und damit die Kapazität erhöht. Die Umstellung der Buslinien 33/72 sorgt für mehr Stabilität des Fahrplans.
Der neue Sechseläutenplatz	Die Bauarbeiten auf dem Sechseläutenplatz, das heisst für 2013 schwerpunktmässig das Verlegen von über 110000 einzelnen Quadern aus Valser Quarzit für den insgesamt 16000 Quadratmeter grossen Platz, schritten planmässig voran. Die Aufwertung des Platzes wurde damit weitgehend abgeschlossen. Ergänzende Fuss- und Velomassnahmen sollen 2015 zusammen mit den Baumassnahmen am Bellevue umgesetzt werden.
Röschibachplatz	Nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens wurde 2013 die Planaufgabe nach §16 des Strassenverkehrsgesetzes (StrG) durchgeführt. Es sollen eine Begegnungszone eingerichtet und der Platz so umgestaltet werden, dass Quartierveranstaltungen optimal durchgeführt werden können. Zudem soll die Röschibachstrasse von der Rosengartenstrasse her nicht mehr befahrbar sein, so dass sich der Durchgangsverkehr im Umfeld des Platzes markant reduzieren wird. Die neue Platzgestaltung kann bereits 2014 realisiert werden. Der Baubeginn für die Umgestaltung der Röschibachstrasse ist für 2015 vorgesehen.
Neugestaltung der Soodstrasse mit Velostreifen und Fussweg	Mit der Eröffnung der Autobahn A4 im Knonaueramt und des Uetlibergtunnels ist die angestrebte Verkehrsreduktion im Sihltal eingetreten. Aus diesem Grund wird die Soodstrasse redimensioniert. Die Neugestaltung sieht einen Velostreifen stadteinwärts und stadtauswärts einen kombinierten Fuss- und Veloweg sowie einen baumbepflanzten Grünstreifen vor. Mit der Bewilligung des Kredits hat der Stadtrat 2013 den Weg für den Beginn der Sanierungsarbeiten und der Umgestaltung frei gemacht.
Ausbau Veloroutennetz auf kommunalen und regionalen Routen	Beim Ausbau des Veloroutennetzes wurden im Berichtsjahr an mehreren Streckenabschnitten Fortschritte erzielt. Entlang der Rotbuchstrasse zwischen Nürnbergstrasse und Schaffhauserplatz ist bergwärts ein Velostreifen eingerichtet worden. Auch die Rautstrasse weist zwischen Altstetterstrasse und Stadtgrenze Schlieren nun beidseitig durchgehende Velostreifen auf. Lücken konnten entlang der Uraniastrasse geschlossen werden. Zudem wurden im Berichtsjahr Planaufgaben durchgeführt, die Massnahmen für den Ausbau des Veloroutennetzes enthalten wie beispielsweise die Projekte in der Rämi- und Winzerstrasse. Im Rahmen des Projektes «Velo-Grid» konnten mit zahlreichen Markierungen bestehende Velorouten weiter optimiert werden.
Velofreundliche Tramgleise	Bei der Haltestelle Schwert wird eine innovative Schienenkonstruktion getestet, die verhindern soll, dass Velopneus in der Schiene verkeilen, was meist zum Sturz führt. Damit soll die Entwicklung velofreundlicher Tramgleise vorangetrieben werden. Gleichzeitig wird damit eine Massnahme aus dem Velolabor des Masterplans Velo umgesetzt.
Praktische Veloschulung mit neuen Möglichkeiten	In der Verkehrsschulungsanlage Aubrugg steht neu für die Schulung «toter Winkel» ein Lastwagen zur Verfügung. Damit kann bei der praktischen Veloschulung der Kinder der 4. Klassen der Bereich demonstriert werden, den der Chauffeur nicht sehen kann. Um allen Schülerinnen und Schülern der 5. Klasse die Möglichkeit zu bieten, die Veloprüfung zu absolvieren, wird diese neu während der Unterrichtszeit durchgeführt. 2013 fand die Veloprüfung mit über 1500 Schülerinnen und Schülern am 15. Juni das letzte Mal an einem Samstag statt.

FAZIT UND AUSBLICK

Die Richtung stimmt, Ziele bleiben ehrgeizig

«Stadtverkehr 2025» hat Fahrt aufgenommen

«Stadtverkehr 2025» ist eine konsequente Weiterentwicklung der bisherigen Mobilitätsstrategie. Sie ist konkreter und umsetzungsorientierter. Die Herausforderung bleibt der knappe städtische Verkehrsraum. Neue Verkehrsinfrastrukturen benötigen Platz und erfordern ein Abwägen verschiedener Interessen, sei es bei der Raumaufteilung der Strassen auf die verschiedenen Verkehrsmittel oder bei der Prioritätensetzung an Knoten. Das stellt hohe Anforderungen an die Umsetzung und die Kommunikation mit den verschiedenen Akteurinnen und Akteuren.

Die konzeptionellen Hausaufgaben sind gemacht, die Massnahmen sind konkret. Es braucht jedoch Zeit für den Umsetzungsprozess und auch, bis die Massnahmen ihre Wirkungen entfalten. Die Änderungen der 17 Indikatoren im Vergleich zum Vorjahr sind daher noch gering. Das quantitativ ehrgeizigste Ziel – die Verbesserung des Modalsplits – ist nur mit den Erhebungen alle fünf Jahre messbar.

Herausforderungen im Umsetzungsprozess

Die Herausforderungen bleiben weiterhin gross. Von der Planung bis zur Umsetzung neuer Massnahmen ist es ein weiter Weg. Die Abstimmung der Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner, des Gewerbes sowie zwischen Stadt und Kanton erfordern einen koordinierten Planungs- und Projektierungsprozess. Der Einbezug der verschiedenen Anspruchsgruppen ist dabei zu einem wichtigen Bestandteil geworden. So kann die 2013 abgeschlossene Mitwirkung «Verkehr Kreis 10» als gutes Beispiel dienen.

Eine grosse Herausforderung stellt die steigende Nachfrage nach Mobilität dar, weil immer mehr Menschen in der Stadt arbeiten und wohnen. Einschränkend sind auch die knapper werdenden Finanzen der öffentlichen Hand. Umso wichtiger ist es, klare Prioritäten zu setzen, die Planungen frühzeitig einzuleiten und das Machbare vom Wünschbaren zu trennen. Oft stossen aber kostengünstige Massnahmen, wie beispielsweise die Aufhebung von Parkplätzen zugunsten einer Veloroute, auf wenig Akzeptanz.

Der aktuelle Aktionsplan trägt diesen Herausforderungen mit einer breiten Palette an Massnahmen mit unterschiedlichen Wirkungen Rechnung. Dank der regelmässigen Überprüfung kann der Aktionsplan flexibel an neue Herausforderungen angepasst werden.

Von grosser Bedeutung sind der Dialog und die Zusammenarbeit über die Stadtgrenzen hinaus mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton. Nur eine abgestimmte Verkehrspolitik hat Chancen auf Erfolg und kann mit koordinierten Massnahmen Wirkung entfalten.

Ausblick: Neue Chancen am Horizont

Dieses Jahr (2014) wird die Durchmesserlinie eröffnet. Der neue Durchgangsbahnhof Zürich ist ein Leuchtturmprojekt mit überregionaler Ausstrahlung und wird die Qualität des öV weiter steigern. Die positiven Volksentscheide zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) bestätigen die Bereitschaft der Bevölkerung, weiter in den öV zu investieren. Die Stadt will daran anknüpfen und die Bahnhöfe als Drehscheiben einer stadtverträglichen Mobilität weiter aufwerten. Auch der Umsetzung des Masterplans Velo kommt eine hohe Bedeutung zu. Der Dialog mit den verschiedenen Akteuren wird ebenso gepflegt wie der Austausch mit dem unabhängigen Beirat aus Expertinnen und Experten. Diese Fachleute bringen eine unabhängige Aussensicht sowie Erfahrung und Ideen ein, um «Stadtverkehr 2025» weiter zu entwickeln. Auf der konzeptionellen Ebene werden verschiedene Lösungsansätze (z.B. Mobility Pricing oder City Logistik) konkretisiert.

Die zentralen Akteure sind aber immer die Verkehrsteilnehmenden selbst. Nachhaltige Verhaltensänderungen beeinflussen nicht nur die Wahl des Verkehrsmittels, sondern vermitteln einen anderen Zugang zum Thema. Neue Mobilitätsformen wie beispielsweise Car- oder Bike-Sharing sind das Fundament dazu. «Stadtverkehr 2025» gewichtet diese Verhaltensänderungen hoch und sieht darin ein langfristiges Potenzial. Laufende Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen für die Bevölkerung sind daher von grosser Bedeutung.

