



Stadt Zürich

# PROGRAMM STADTVERKEHR 2025

BERICHT 2012

Stadtverkehr  
2025 Zürich  
macht vorwärts

# IMPRESSUM

## Federführung

**Tiefbau- und Entsorgungsdepartement**  
Tiefbauamt

## Programmbeteiligte

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  
Fotos S. 26: Beat Bühler, S. 28: Tiefbauamt  
Druck: FO-Fotorotar, Egg  
Papier: RecyStar Polar  
Auflage: 1000 Exemplare

Kontakt:  
Telefon 044 412 27 22



[www.facebook.com/stadtverkehr2025](http://www.facebook.com/stadtverkehr2025)  
[www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025](http://www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025)

Zürich, Juli 2013

# INHALT

<b>VORWORT</b>	<b>4</b>
<b>EINLEITUNG DAS PROGRAMM «STADTVERKEHR 2025»</b>	<b>5</b>
<b>ZIELERREICHUNG</b>	<b>8</b>
<b>Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen</b>	<b>9</b>
<b>Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern</b>	<b>12</b>
<b>Kapazität für den MIV nicht erhöhen</b>	<b>16</b>
<b>2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen</b>	<b>19</b>
<b>Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen</b>	<b>22</b>
<b>Qualität des öffentlichen Raums steigern</b>	<b>26</b>
<b>AKTIONSPLAN</b>	<b>30</b>
<b>FAZIT UND AUSBLICK</b>	<b>34</b>
<b>GLOSSAR</b>	<b>36</b>

## **BEILAGE ZUM BERICHT**

nur als PDF via Internet erhältlich: [www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025](http://www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025)

**Technische Erläuterungen zu den Indikatoren und Messgrössen**  
**Detaillierte Beschreibung der Massnahmen des Aktionsplans**

# VORWORT



Der öffentliche Raum in Zürich wurde bis in die 1970er-Jahre weitgehend aufs Auto ausgerichtet. Der Ausbau von Strassen im Sinne der «autogerechten Stadt» als Zeichen des Fortschritts wurde von der Gesellschaft mitgetragen.

Die Stadtbevölkerung meldete jedoch ihren Wunsch nach mehr Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität an – und sie tut das bis heute. Ab den 1980er-Jahren setzte eine tiefgreifende Veränderung ein. Der öffentliche Verkehr wurde markant gefördert und im Stadtnetz bevorzugt. Seit 1990 fährt die S-Bahn. Der Stadtrat ist mit der Herausforderung konfrontiert, das grosse Verkehrsaufkommen mit den hohen Ansprüchen an die Lebensqualität in einem dicht besiedelten Lebensraum unter einen Hut zu bringen und richtet seine Verkehrspolitik darauf aus.

In mehreren Abstimmungen zeigte die Stadtbevölkerung, dass sie die Strategie des Stadtrats unterstützt. Aufgrund des Volksentscheids im September 2011 wurden die bisherigen Ziele neu in die Gemeindeordnung Artikel 2<sup>quinquies</sup> aufgenommen: namentlich der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs, ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. So sollen die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse stadtgerecht aufgefangen werden. Ein Ausbau der Kapazität für den motorisierten Individualverkehr ist damit ausgeschlossen.

Zur beschleunigten und vorrangigen Umsetzung der obigen Ziele hat der Stadtrat das Programm «Stadtverkehr 2025» ins Leben gerufen und gibt seiner bisherigen Verkehrspolitik zusätzlichen Schub. Das Programm beinhaltet Indikatoren zur Zielerreichung. Diese Indikatoren zeigen, dass Zürich bereits gut unterwegs ist. Zudem enthält das Programm einen Aktionsplan mit Massnahmen, die angepackt und umgesetzt werden. Der vorliegende Bericht markiert den Auftakt zur jährlichen Berichterstattung darüber, was die Stadt unternimmt, um die vorgegebenen verkehrspolitischen Ziele des Programms «Stadtverkehr 2025» zu erreichen.

Angesichts der grossen Herausforderungen ist es angezeigt, diese koordiniert anzugehen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass diese Koordination auch auf kantonaler und nationaler Ebene gelingen muss. Ein Anfang ist getan mit der «Städtekonferenz Mobilität», mit der sich 16 Schweizer Städte einen institutionellen Rahmen geben und die Zusammenarbeit verstärken.

Die Jahreszahl zeigt es an: «Stadtverkehr 2025» ist ein Programm, das sich weiterentwickelt.

Stadträtin Ruth Genner

# EINLEITUNG

## Das Programm «Stadtverkehr 2025»

### Zürich macht vorwärts

In Zürich lancierte der Stadtrat im Juni 2012 das Programm «Stadtverkehr 2025», um den Herausforderungen des Verkehrs mit konkreten Massnahmen und klaren Prioritäten zu begegnen.

Das Programm basiert auf den «Strategien Zürich 2025» des Stadtrats und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung des neuen Artikels 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung, den die Stimmberechtigten im September 2011 mit der Annahme der Städte-Initiative beschlossen haben. Gleichzeitig entwickelt das Programm die bisherige städtische Verkehrspolitik konsequent weiter, baut also auf den bestehenden Strategien auf, die im regionalen Gesamtverkehrskonzept und im Agglomerationsprogramm festgehalten sind. Ausserdem sind die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft sowie die weitere Aufwertung des öffentlichen Raums ins Programm integriert.

In der Summe verfolgt das Programm «Stadtverkehr 2025» sechs Ziele:

- Der Modalsplit von öffentlichem Verkehr (öV), Fuss- und Veloverkehr soll erhöht werden. Der prozentuale Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Artikel 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung um mindestens zehn Prozentpunkte erhöht werden.
- Das Angebot und die Attraktivität des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs sind zu verbessern.
- Die Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für den MIV wird insgesamt nicht erhöht.
- Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft bezüglich Senkung des Energieverbrauchs auf 2000 Watt pro Person und der Treibhausgasemissionen auf eine Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Person und Jahr bis 2050 sind für den Bereich Mobilität umzusetzen.
- Die Bevölkerung ist vor negativen Auswirkungen des Verkehrs (wie Lärm, Schadstoffbelastungen, Unfälle) zu schützen.
- Die Qualität des öffentlichen Raums, das heisst die Gestaltung und Funktionalität von Strassen und Plätzen, ist zu steigern.

Artikel 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung:

- Die Stadt Zürich trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.
- Die Stadt Zürich setzt konsequent auf den öV, Fuss- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des öV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel der Hauptachsen.
- Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.

Artikel 124 der Gemeindeordnung (Übergangsbestimmung): Der prozentuale Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Artikel 2<sup>quinquies</sup> um mindestens zehn Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs. Die Stadt Zürich trifft dazu die notwendigen Massnahmen und veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht.

## Aktionsplan mit Schlüsselmassnahmen

Das Programm «Stadtverkehr 2025» verfügt über einen Aktionsplan, der bewusst Schwerpunkte in Bezug auf die zahlreichen städtischen Massnahmen setzt. Er enthält ausgewählte Schlüsselmassnahmen, deren Umsetzung zentral ist und die zur Zielerreichung des Programms beitragen. Die Massnahmen sind in anderen städtischen Planungen verankert, zum Beispiel im Masterplan Velo oder in der VBZ-Netzentwicklungsstrategie. Sie werden von der Stadt mit hoher Priorität weiterentwickelt und mit den involvierten Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern abgestimmt. Im Sinne einer rollenden Planung wird der Aktionsplan in den nächsten Jahren ergänzt.

## Kommunikation und Sensibilisierung

Die Stadt Zürich will im Rahmen von «Stadtverkehr 2025» die Kommunikation intensivieren, insbesondere offen und transparent informieren. Sondierungsgespräche mit den verschiedenen politischen Akteuren und Akteurinnen sollen ein gemeinsames Verständnis schaffen und die Akzeptanz zur Umsetzung von Massnahmen erhöhen.

Um die Ziele von «Stadtverkehr 2025» zu erreichen, ist das Verkehrsverhalten aller Personen, die sich in der Stadt fortbewegen, entscheidend. Eine Vielzahl von Massnahmen tragen zur Sensibilisierung bei, zum Beispiel zielgruppenspezifische Beratungen und Schulungen sowie zahlreiche Informationen und Produkte, unter anderem der Fuss- und Veloroutenplaner «Züriplan» und die Stadtpaziergänge «Züri z'Fuess». In den Social Media (Facebook, Youtube) soll das Programm mit nützlichen Informationen und Dialogangeboten präsent sein. Auf diesem Wege können auch Vorschläge zur Weiterentwicklung des Programms aus der breiten Bevölkerung abgeholt werden.

## Nachhaltige Mobilität – in vielen Städten ein politischer Auftrag

Nicht allein die Stadt Zürich steht vor grossen Herausforderungen: Der Verkehr nimmt überall zu, die Ansprüche an die Lebensqualität im dicht besiedelten Raum sind hoch und die Bevölkerung wächst.

Mit der «Städtekonferenz Mobilität» gaben sich die Stadt Zürich und 14 weitere Schweizer Städte am 12. November 2010 einen institutionellen Rahmen, um die grundsätzlichen Ziele und Entwicklungsabsichten für eine nachhaltige Mobilität gemeinsam und koordiniert anzugehen. Die Zusammenarbeit wurde verstärkt, als im Jahr 2011 in sechs Schweizer Städten die Städte-Initiativen des Vereins «umverkehr» zur Abstimmung kamen. Die Initiativen oder Gegenvorschläge wurden in allen sechs Städten angenommen.

STADT	ZIELE	INDIKATOREN	VERANKERUNG
Zürich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz der Bevölkerung</li> <li>• Förderung öV, Velo, Fuss</li> <li>• Bei Strassenausbauten keine Kapazitäts-Erhöhung MIV</li> <li>• Übergangsbestimmung: Prozentualen Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr in zehn Jahren um zehn Prozentpunkte erhöhen.</li> </ul>	Indikator zur Übergangsbestimmung: Wegeanteile für öV, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr, Basis Mikrozensus 2010	Gemeindeordnung
Basel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtverkehrsleistung MIV bis 2020 um 10 % senken</li> <li>• Rahmenkredit für Fuss- und Velo: 10 Mio. CHF 2011 bis 2014</li> </ul>	Fahrzeugkilometer, Gesamtverkehr ohne Autobahnen; Eigene Erhebungen, Index aus 30 Zählstellen	Umweltschutzgesetz
St. Gallen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktives Angebot öV, Fuss- und Veloverkehr</li> <li>• Kein MIV-Wachstum</li> </ul>	Gezählte Autofahrten, Permanente MIV-Zählstellen	Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung
Winterthur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz der Bevölkerung</li> <li>• Anteil MIV von 2005 bis 2025 um 8 Prozentpunkte senken</li> <li>• Förderung öV, Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>	MIV-Wegeanteil, Binnen- und Quellverkehr Stadtbevölkerung über 18 Jahre, mit Fahrausweis	Richtplan
Genf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• «mobilité douce»</li> <li>• Stärkung Fuss- und Veloverkehr</li> <li>• Reduktion der Unfallzahlen</li> </ul>	Innerhalb von 8 Jahren ein Netz von Velostreifen und Fusswegen einrichten	Richtplan
Luzern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteil öV, Fuss- und Veloverkehr wird stetig erhöht</li> <li>• MIV soll auf übergeordnetem Netz nicht weiter zunehmen</li> </ul>		Zielvorgaben werden in den Leitlinien Stadtverkehr durch Stadtrat festgelegt

Übersicht über die Umsetzung der Städte-Initiativen: Zürich setzt sich das höchste quantitative Ziel zur Erhöhung des öV, Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr.

### Laufende Berichterstattung

Das Programm «Stadtverkehr 2025» besteht aus einer Vielzahl von Massnahmen, die insgesamt zur Zielerreichung beitragen. Zudem können externe Einflussgrössen wie das Bevölkerungswachstum und die Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen die Zielerreichung beeinflussen. Der Fortschritt wird anhand von zielspezifischen Indikatoren gemessen und jährlich in einem Bericht dokumentiert. Der vorliegende Bericht 2012 versteht sich als Ausgangspunkt dieser Berichterstattung.

# ZIELERREICHUNG

## Wo stehen wir heute?

### Den Fortschritt dokumentieren

Ausgewählte Indikatoren (siehe Übersicht) bilden die Entwicklung des Programms «Stadtverkehr 2025» ab, und zwar bezogen auf die gesetzten Ziele. Als Ausgangspunkt für die Berichterstattung gilt das Jahr 2012, in dem der neue Artikel in der Gemeindeordnung in Kraft getreten ist. Der weitere Entwicklungsverlauf wird entsprechend auf diesen Zeitpunkt indiziert.



#### ZIELE

**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**



#### INDIKATOREN

- 1 Städtische Verkehrsmengen
- 2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln
- 3 Modalsplit
- 4 öV-Angebot
- 5 Pünktlichkeit des öV
- 6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen
- 7 Qualität des Veloroutennetzes
- 8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität
- 9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes
- 10 Parkplatzangebot
- 11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr
- 12 Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr
- 13 Lärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion
- 14 NO<sub>2</sub>-Belastung (indirekter Indikator)
- 15 Verkehrssicherheit
- 16 Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit
- 17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität

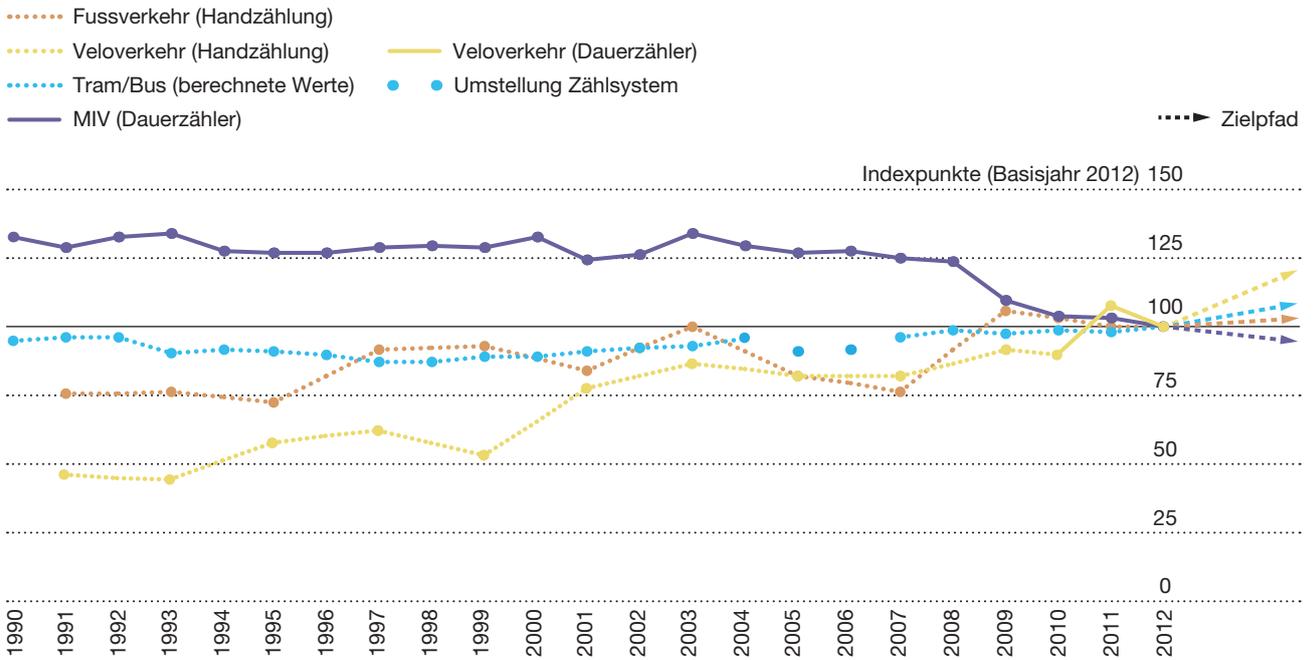
# Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Zürich ist die grösste Schweizer Stadt mit knapp 400000 Einwohnerinnen und Einwohnern und fast ebenso vielen Arbeitsplätzen. Entsprechend gross ist das Verkehrsaufkommen und die Prognosen gehen von weiterem Wachstum aus. Damit der Verkehr auch in Zukunft effizient, stadt- und umweltgerecht abgewickelt werden kann, müssen insbesondere der öV, aber auch der Fuss- und Veloverkehr, einen immer grösseren Anteil der steigenden Verkehrsmenge übernehmen.





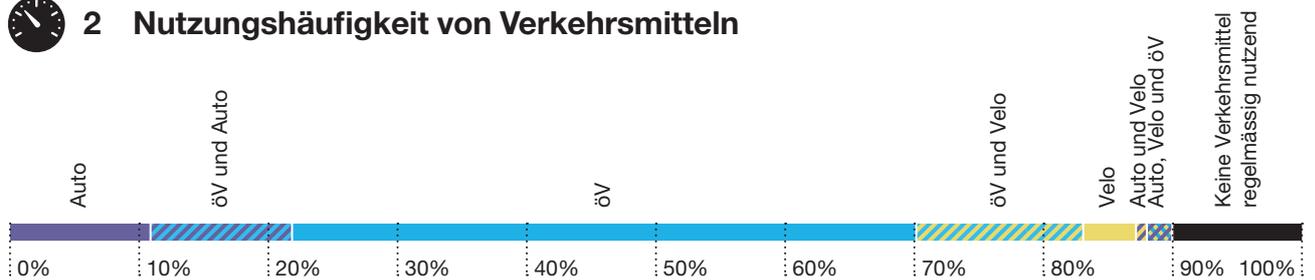
# 1 Städtische Verkehrsmengen



Während der MIV seit Eröffnung der Westumfahrung im Jahr 2009 und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen auf dem Stadtgebiet deutlich zurückging, nahm die Verkehrsmenge im Tram und Bus sowie der Fuss- und Veloverkehr zu.



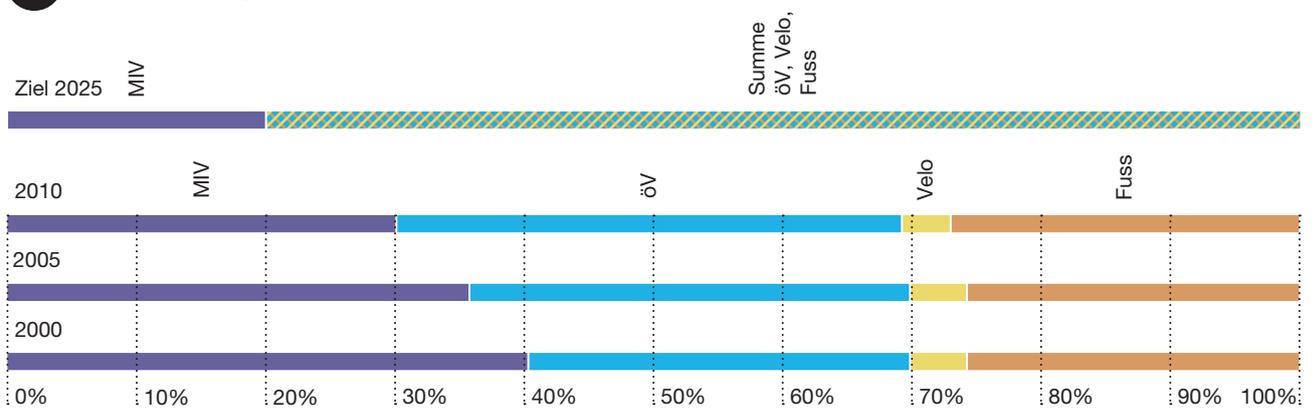
# 2 Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln



Drei Viertel der Zürcher Wohnbevölkerung sind 2009 regelmässig mit dem öV unterwegs. 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.

## Städtische Verkehrsmengen

Weil sich die gesamtstädtische Verkehrsmenge nicht direkt in absoluten Zahlen messen lässt, kommen für die verschiedenen Verkehrsmittel Zählstellen zum Einsatz, die an ausgewählten Punkten die Frequenzen erheben. Repräsentative Befragungen der Bevölkerung zur Verkehrsmittelwahl und zum Verkehrsverhalten ergänzen die Planungsgrundlagen.

1 Die Auswertung der Zählraten für den MIV zeigt eine leichte Abnahme bis ins Jahr 2008, gefolgt von einer deutlichen Verkehrsreduktion in den Jahren 2009 und 2010. Letztere ist hauptsächlich auf die Eröffnung der Westumfahrung im Jahr 2009 und die Umsetzung der flankierenden Massnahmen auf der Westtangente zurückzuführen. Die Verkehrsmengen des MIV sollen in Zukunft weiter sinken.

Die Nachfrage auf dem Netz der städtischen Verkehrsbetriebe (VBZ) zeigt demgegenüber eine insgesamt leichte Zunahme. In den 1990er-Jahren sorgte die Einführung der S-Bahn zunächst für einen Rückgang der Bus- und Tramnutzung in der Stadt. Der konsequente Angebotsausbau und das Bevölkerungswachstum sorgten in der Folge aber wiederum für steigende Verkehrsmengen. Zukünftig soll die öV-Nachfrage weiter steigen, weil der erwartete Mehrverkehr (Bevölkerungswachstum und Verlagerung vom MIV) schwerpunktmässig vom öV übernommen werden muss.

Der Veloverkehr bildet absolut gesehen den geringsten Anteil der Fahrten in der Stadt Zürich, verzeichnet aber kontinuierliche Zunahmen. Die auftretenden Schwankungen lassen sich durch den Witterungseinfluss erklären. Ziel des Programms ist es, bis zum Jahr 2025 die Anzahl der Velofahrten zu verdoppeln.

Eine nahezu konstante Entwicklung weist der Fussverkehr auf. Die dargestellten Schwankungen haben mit der noch geringen Anzahl Zählstellen zu tun. Präzisere Aussagen werden erst mit der Einführung des neuen Zählstellennetzes ab 2014 möglich sein. Der Fussverkehr soll zukünftig leicht zunehmen.

## Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

2 Ergänzend zu den Verkehrszählungen wird die Wohnbevölkerung der Stadt Zürich regelmässig zu ihrer Verkehrsmittelwahl befragt.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden weitaus am stärksten regelmässig genutzt (74 %); 81 % der Bevölkerung sind im Besitz eines öV-Abonnements. 26 % der Personen, die regelmässig den öV nutzen, sind oft auch mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs, etwa zu gleichen Teilen mit dem Auto oder dem Velo. Ausschliesslich mit dem Auto sind nur 11 % der Bevölkerung unterwegs.

Etwa die Hälfte aller Zürcher Haushalte besitzt kein Auto. Wer regelmässig Auto fährt, ist teilweise auch mit dem öV unterwegs (13 %). Die Personen, die ausschliesslich regelmässig mit dem Velo unterwegs sind, bilden mit einem Anteil von 4 % eine sehr kleine Gruppe. Die übrigen 10 % der Bevölkerung benutzen kein Verkehrsmittel regelmässig respektive gehen zu Fuss.

## Modalsplit

Alle fünf Jahre wird das Verkehrsverhalten schweizweit durch den Mikrozensus Mobilität und Verkehr erhoben. Die jüngsten Zahlen datieren aus dem Jahr 2010. Diese repräsentative Erhebung ist die Grundlage, um das in der Gemeindeordnung als Übergangsbestimmung verankerte quantitative Ziel zu messen. Die Vorgabe lautet, den Anteil des öV, Velo- und Fussverkehrs auf Stadtgebiet innerhalb der nächsten zehn Jahre um zehn Prozentpunkte zu erhöhen (Modalsplit). Unter Berücksichtigung des erwarteten Mehrverkehrs aufgrund des Bevölkerungswachstums würde dies einer Abnahme des MIV-Aufkommens um 25 % entsprechen.

Der Indikator Modalsplit ist allein nicht geeignet, die Fortschritte bei der Zielerreichung des Programms «Stadtverkehr 2025» zu messen. So wird beispielsweise die Reduktion des Durchgangsverkehrs, die Verringerung der Strassenlärmbelastung oder die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch diesen Indikator nicht abgebildet. Zudem wird er nur alle fünf Jahre erhoben. Aus diesen Gründen wurde ein breites Set von Indikatoren zur Messung der Zielerreichung definiert.

3 Der Anteil des MIV hat von 2005 bis 2010 stark abgenommen. Im Vergleich zu anderen Städten ist ein MIV-Anteil von 30 % in Zürich eher tief (Basel und Bern ebenfalls rund 30 % / Luzern, St. Gallen und Winterthur jeweils über 40 % Anteil MIV). Der starke Rückgang lässt sich vor allem auf Verkehrsverlagerungen durch die im Jahr 2009 eröffnete Westumfahrung und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen zurückführen. Die Parkraumplanung, die Angebotserweiterungen beim öV sowie ein bewussteres Verkehrsverhalten dürften ebenfalls zur Reduktion beigetragen haben. Die Abnahme des MIV-Anteils wurde wie bereits in vorangegangenen Zeitperioden durch den öV übernommen. Dessen Anteil stieg um 5 %.



# 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, namentlich in der Infrastruktur des Veloroutennetzes, nötig.

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.



## Ausbau des öV-Angebots

Seit den 1980er-Jahren wird der öV in der Stadt Zürich konsequent gefördert und ausgebaut. Das Stadtgebiet verfügt heute über ein umfassendes Angebot mit einem dichten Haltestellennetz für S-Bahn, Tram und Bus. Die meisten Personen finden innerhalb von 300 Metern ab Wohnung respektive Arbeitsplatz die nächste Haltestelle. Sogar in Spitzenzeiten können meist alle an einer Haltestelle wartenden Fahrgäste mit dem nächsten Tram oder Bus befördert werden. Spürbare Angebotsverbesserungen werden für die Fahrgäste durch grössere Fahrzeuge, neue Linien respektive die Verlängerung bestehender Linien sowie die Fahrplanverdichtung erreicht.

☛ 4 Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 dehnte die VBZ den Takt von 6,5 Minuten auf 7,5 Minuten in den Hauptverkehrszeiten aus, um die Pünktlichkeit und Stabilität im Netz zu verbessern. Gleichzeitig wurde der Takt in den Randzeiten nach 20 Uhr verdichtet, was insgesamt zu einem steigenden Angebot führte. Die VBZ reagierte damit auf die veränderten Freizeitbedürfnisse und flexibleren Arbeitszeitmodelle. Die urbane Gesellschaft ist zunehmend rund um die Uhr unterwegs. In den letzten Jahren wurde zudem das Angebot mit der Tramlinie 10 zum Flughafen und der Einführung des Trams Zürich-West weiter ausgebaut. Allein das Tram Zürich-

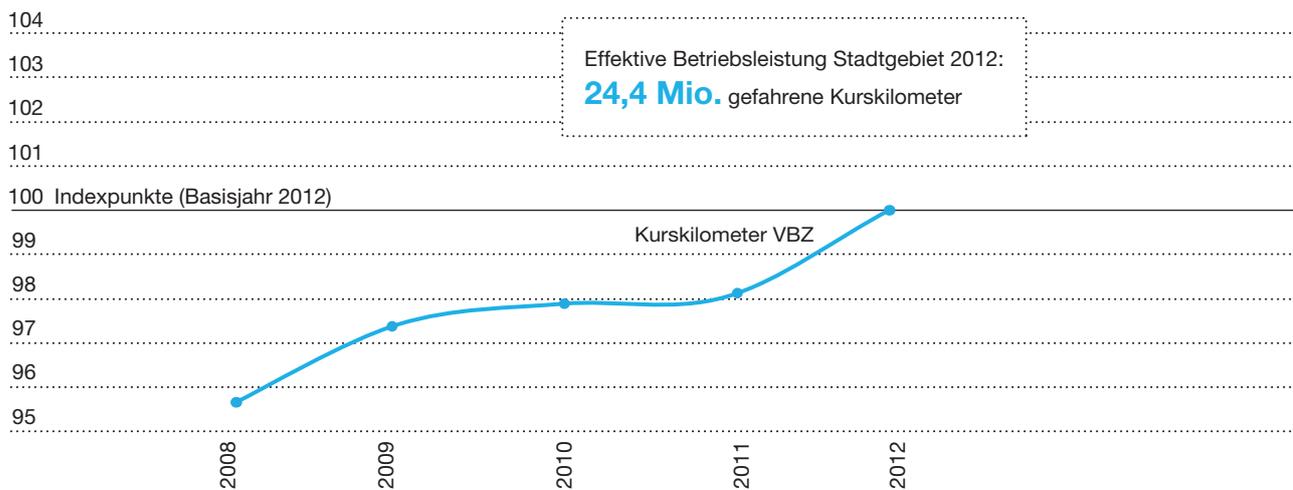
West erhöhte die angebotenen Kurskilometer um 2%. Mit den geplanten kurz- und mittelfristigen Massnahmen im Rahmen der VBZ-Netzentwicklungsstrategie soll das Angebot für Tram und Bus in der Stadt Zürich um weitere 5% ausgebaut werden.

## Pünktlichkeit und Attraktivität des öV

☛ 5 Neben Kurs- und Taktichte ist die Pünktlichkeit entscheidend für die Attraktivität des öV, weil nur so Wege geplant und Ziele zuverlässig und pünktlich erreicht werden können. 84% der VBZ-Fahrgäste kommen heute pünktlich an. Auch mit bis zu fünf Minuten Verspätung können die wichtigen Umsteigebeziehungen weitgehend gesichert werden. Nur 2,2% der öV-Nutzerinnen und -Nutzer müssen eine Verspätung von mehr als fünf Minuten in Kauf nehmen. Ziel ist es, trotz zunehmender Komplexität des Gesamtverkehrsnetzes, dieses hohe Niveau zu halten.

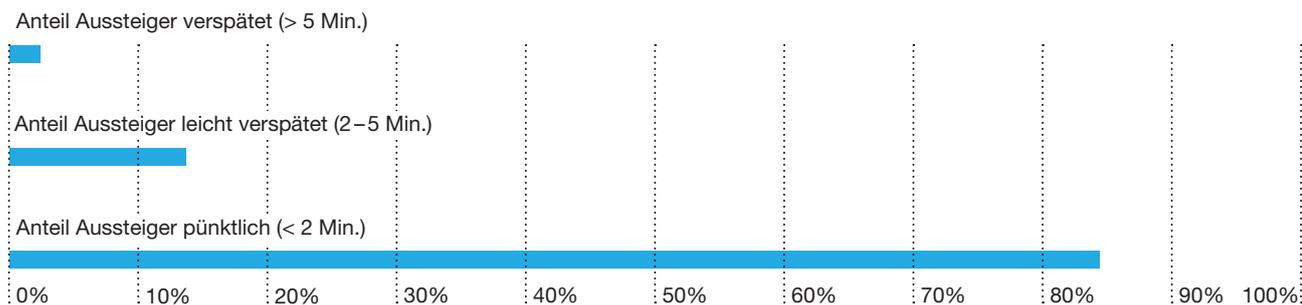
Komfort und einfache Zugänglichkeit tragen ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung des öV bei. So wurden unter anderem die Haltestellenkanten erhöht, damit Menschen mit Behinderung und Personen, die mit Kinderwagen unterwegs sind, problemlos ein- und aussteigen können. Auf stark befahrenen Linien kommen Doppelgelenk-Trolleybusse mit grösseren Kapazitäten und mehr Sitzplätzen zum Einsatz.

### 4 öV-Angebot



Das Angebot der Tram- und Buslinien in der Stadt wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut.

### 5 Pünktlichkeit des öV



Die Pünktlichkeit der VBZ ist auf einem hohen Niveau. Nur 2,2% der Fahrgäste erlebten 2012 nennenswerte Verspätungen.



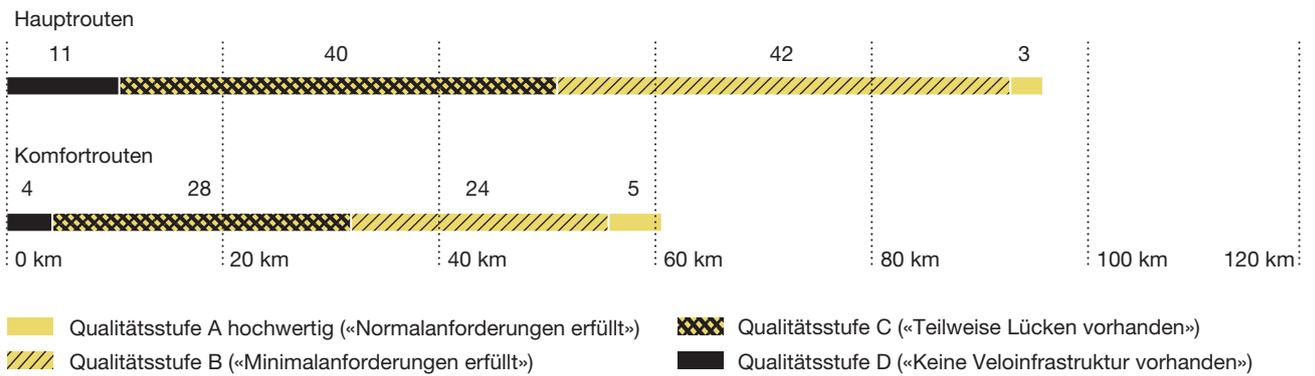
## 6 Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

Im Jahr 2012 wurden folgende Infrastrukturen für Fussgängerinnen und Fussgänger neu erstellt oder gestaltet:

- **1,2 km** neue Fusswege (u. a. Emil-Spillmann-Weg)
- **4** neu gestaltete Plätze respektive aufgewertete Quartierzentren: Brupbacherplatz, Anny-Klawa-Platz, Bullingerplatz und die Fussweganbindung Gotthardstrasse mit Fussgängerstreifen über die Alfred-Escher-Strasse (Quartierzentrum Tessinerplatz)
- **10** neue Begegnungszonen: Marktplatz Oerlikon, Brunnwiesenstrasse, Rebhügelstrasse /Wiedingstrasse, Tuschgenweg, Langweid, Pfarrhausstrasse, Fichten-/Veilchenstrasse, Georg-Baumberger-Weg, Im Wyl, Magdalenenstrasse



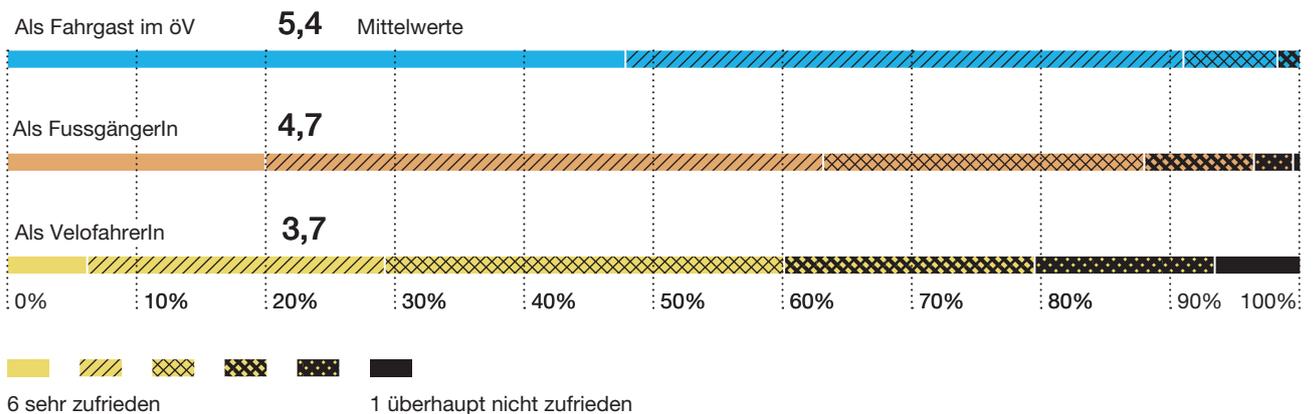
## 7 Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes für den Veloverkehr



Das im Masterplan Velo definierte Haupt- und Komfortrouthenetz wies im Jahr 2012 noch deutliche Lücken auf. Knapp die Hälfte der Strecken erfüllten aber bereits die angestrebten Minimalanforderungen der Qualitätsstufe B, etwa fünf Prozent sogar die Normalanforderungen für das Haupt- und Komfortrouthenetz.



## 8 Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität



In der Bevölkerungsbefragung von 2009 erhält der öffentliche Verkehr die besten Noten. Deutliches Verbesserungspotenzial gibt es beim Veloverkehr.

## Attraktivität des Fussverkehrs

Wer in Zürich zu Fuss unterwegs ist, kann direkte Verbindungen nutzen und findet zumeist sichere und attraktiv gestaltete Wege vor, die weitgehend auch mit Gehhilfen oder Kinderwagen benutzbar sind.

● 6 Die Infrastruktur für Fussgängerinnen und Fussgänger wird weiter ausgebaut. Es entstehen zusätzliche Fusswege, im 2012 u. a. der Emil-Spillmann-Weg, und neue respektive neugestaltete Plätze wie der Brupbacherplatz, der Anny-Klawaweg und der Bullingerplatz als Teil der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung. Die Fussweganbindung Gotthardstrasse mit dem Fussgängerstreifen über die Alfred-Escher-Strasse schafft eine wichtige Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger innerhalb des Quartiers und wertet das Quartierzentrum Tessinerplatz auf. 2012 entstanden auch zehn neue Begegnungszonen wie beispielsweise im Zentrum Oerlikon Süd, wo Fussgängerinnen und Fussgänger gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsteilnehmenden unterwegs sein können. Um den Bahnhof Oerlikon herum werden in den nächsten Jahren noch weitere Plätze, Quartieranbindungen und Verbindungen unter den Gleisen hindurch entstehen. Der Spatenstich für den Ausbau des Bahnhofs ist 2012 erfolgt. Auch südlich des Hauptbahnhofs wird zur Zeit gebaut. Dort entsteht ein neuer Stadtteil, für den die Europaallee mit den beiden neuen Plätzen – Europaplatz und Gustav-Gull-Platz – das Rückgrat bilden wird. Auch dort werden in den nächsten Jahren neue Aufenthalts- und Begegnungsflächen für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen.

## Verbesserungen für den Veloverkehr

In den letzten Jahren wurden einzelne Infrastrukturmassnahmen speziell für die Velofahrenden umgesetzt. Der Masterplan Velo sieht vor, ein durchgängiges Grundnetz von sich ergänzenden Haupt- und Komforttrouten zu realisieren. Während die Haupttrouten ein schnelles Vorwärtskommen mit dem Velo in der Stadt ermöglichen, sollen auf den Komforttrouten auch weniger Geübte wie beispielsweise Familien mit Kindern sicher mit dem Velo unterwegs sein können.

● 7 Heute erfüllen 45 Kilometer des Haupttroutennetzes und 29 Kilometer des Komforttroutennetzes die Qualitätsanforderungen, die im Masterplan Velo definiert sind: Bis 2025 sollen alle Abschnitte des Haupt- und Komforttroutennetzes mindestens die Qualitätsstufe B erreichen, möglichst aber die Qualitätsstufe A. Diese Qualitätsstufen sind für das Haupt- und Komforttroutennetz unterschiedlich definiert, da die beiden Netze unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden müssen.

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung haben sich für die Velofahrenden bereits im Jahr 2012 deutliche Verbesserungen ergeben, beispielsweise entlang der Weststrasse und der Sihlfeldstrasse. Zusätzlich wurden auf bestehenden Velorouten gefährliche Passagen rot eingefärbt, damit die Velospur für alle Verkehrsteilnehmenden gut sichtbar ist (z. B. Bahnhofquai, Zollstrasse und Bucheggplatz).

Weitere Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr sind in der Planung bereits weit vorangeschritten und werden nächstens umgesetzt. Dazu zählt der neue Fuss- und Radweg in der Rosengartenstrasse zwischen der Röschibach- und Höggerstrasse, der im Jahr 2013 die Lücke aus dem Quartier zum Wipkingen- und Escher-Wyss-Platz schliessen wird. 2013 sollen zusätzlich diverse durchgängige Radstreifen realisiert werden, beispielsweise entlang der Birmensdorferstrasse, der Rothbuchstrasse oder der Kasernenstrasse. Im Rahmen eines anderen Projekts werden laufend bestehende Velorouten mit Wegweisern und Markierungen verdeutlicht.

## Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

Die Stadt Zürich überprüft, wie zufrieden die Bevölkerung mit dem Angebot von öV, Fuss- und Veloverkehr ist. Ab 2013 wird dieser Aspekt in die alle zwei Jahre durchgeführte Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich aufgenommen.

● 8 In der Befragung von 2009 erhält der öV die besten Noten. Mit einer Bewertung von durchschnittlich 5,4 Punkten bei einem Maximalwert von 6 Punkten ist die Zufriedenheit sehr hoch. Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation für Fussgängerinnen und Fussgänger ist ebenfalls gut (4,7 Punkte). Die schlechtesten Noten erhält das Angebot für Velofahrende. Mit einem Durchschnittswert von 3,7 bleibt die Bewertung der Bevölkerung unter der Note 4 «genügend».



# 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 durch den Verzicht auf einen Ausbau des Strassenverkehrsnetzes sowie eine entsprechende Parkierungspolitik und Verkehrssteuerung nicht erhöht werden.





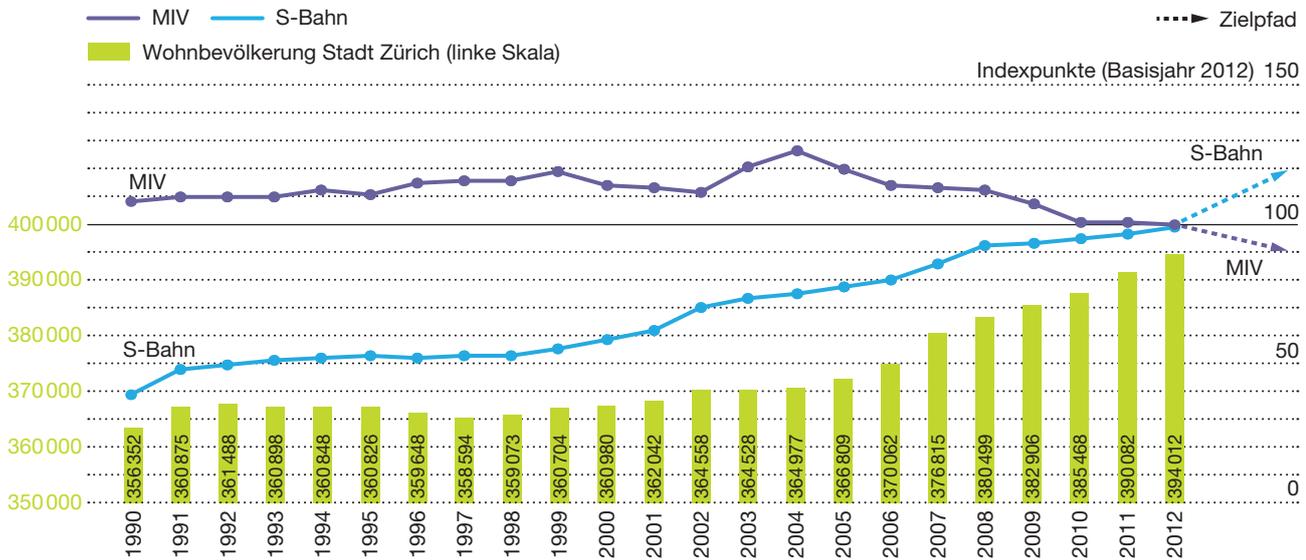
## 9 Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Im Jahr 2012 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**.

9 Mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung im Jahr 2009 konnte eine markante Entlastung vom Durchgangsverkehr erreicht werden. Die Strassenräume wurden den lokalen, städtischen Bedürfnissen angepasst und die Kapazitäten entsprechend reduziert.

Die langfristige Entwicklung der MIV-Verkehrsmengen und der Fahrgastzahlen in den S-Bahnen an der Stadtgrenze veranschaulichen diesen Sachverhalt: Seit der Eröffnung der S-Bahnlinien haben die Fahrgastzahlen an der Stadtgrenze mengenmässig kontinuierlich zugelegt. Dagegen ist der MIV seit 2004 zurückgegangen und hält seit 2010 ein nahezu konstantes Niveau.

Der Bau der Durchmesserlinie wird neue Kapazitäten für den öV schaffen und die Übernahme zusätzlicher Verkehrsmengen ermöglichen. Die 9,6 Kilometer lange Verbindung zwischen den Bahnhöfen Altstetten, Löwenstrasse und Oerlikon soll nach einer Bauzeit von rund sechs Jahren Mitte 2014 beziehungsweise Ende 2015 eröffnet werden.



Verkehrserhebungen an der Stadtgrenze veranschaulichen, dass die Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für den MIV nicht erhöht wurde. Während die MIV-Zählstellen seit 2004 ständig sinkende Verkehrsmengen ausweisen, ist die Anzahl der Fahrgäste in den S-Bahnen stetig gestiegen.

## Parkierung

Insgesamt gibt es in der Stadt Zürich etwa 270 000 Parkplätze, von denen sich aber nur etwa 25 % auf öffentlichem Grund befinden. Bei letzteren handelt es sich hauptsächlich um die weiss markierten Besucher- und Kundenparkplätze in der Innenstadt oder in Quartierzentren und die Parkplätze der Blauen Zone fürs Kurzparkieren respektive fürs Dauerparkieren der Anwohnerschaft. Über das Angebot und die Bewirtschaftung dieser Parkplätze lässt sich die Verkehrsnachfrage wirkungsvoll steuern. Zudem kann bei einer Aufhebung oder Verlegung von Parkplätzen die frei werdende Fläche für Massnahmen zugunsten anderer Verkehrsmittel oder zur Aufwertung des öffentlichen Raums genutzt werden.

Von den etwa 220 000 Parkplätzen auf privatem Grund sind nur etwa 18 000 Parkplätze öffentlich zugänglich. Dabei handelt es sich überwiegend um Parkplätze in Parkhäusern. Während sich die Anzahl privat zugänglicher Parkplätze nach starken Wachstumsraten in den 1970er Jahren seit Ende der 1990er Jahre rückläufig entwickelte, hat die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze auf privatem Grund stark zugenommen. Die Stadt kann das Angebot von privaten Parkplätzen im Zusammenhang mit der Genehmigung im Rahmen von Neu- oder Ausbauten beeinflussen (Parkplatzverordnung).

**10** Die Abbildung zeigt die Entwicklung der Anzahl weiss markierter Parkplätze, der Parkplätze in der Blauen Zone und der Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern. Die Parkplätze für private Nutzungen werden nicht regelmässig er-

hoben. Die Zahl der weiss markierten Parkfelder hat seit 2001 um 10 % abgenommen. Im Bereich der Innenstadt wurde eine entsprechende Anzahl Parkplätze gemäss dem historischen Kompromiss in Parkhäusern kompensiert. Der historische Kompromiss hält fest, dass an der Zahl der besucher- und kundenorientierten Parkfelder (gebührenpflichtig, weiss markiert) in der City (Stadtkreis 1) und in den citynahen Gebieten auf dem Stand von 1990 festgehalten wird. Dabei handelt es sich um die Gesamtheit der öffentlich zugänglichen Parkfelder, also Strassenparkierung und Parkhäuser, und betrifft insgesamt 7622 Parkplätze. Mit der Eröffnung des Parkhauses Gessnerallee wurden im Jahr 2003 in einem ersten grossen Schritt oberirdische Parkplätze ins Parkhaus verlegt. Im Mai 2012 führte die Eröffnung des Parkhauses Opéra (299 Parkfelder) zu einer Kompensation von weiss markierten Strassenparkplätzen unter anderem auf dem Theaterplatz sowie am Uto- und Limmatquai.

Seit 2001 hat die Anzahl der Parkplätze in der Blauen Zone um 3 % abgenommen. Grund dafür sind hauptsächlich Aufwertungen im Rahmen von Strassenprojekten, beispielsweise die Erstellung von Velostreifen, Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder die Pflanzung von Baumreihen.

Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Abstellplätze in Parkhäusern hat sich seit 2001 kontinuierlich erhöht. Im Jahr 2011 war das Angebot um 70 % grösser als im Jahr 2001. Neben dem Kompensationsmechanismus in der Innenstadt reflektiert diese Zunahme insbesondere die starke bauliche Entwicklung der letzten zehn Jahre im privaten Bereich.

## 10 Parkplatzangebot



Insgesamt gibt es 270 000 Parkplätze in der Stadt Zürich, etwa 67 000 davon sind öffentlich zugänglich. Während sich die Anzahl der weiss markierten Parkplätze und der Parkplätze in der Blauen Zone in den letzten Jahren wenig verändert hat, stieg die Anzahl der Parkplätze in Parkhäusern.



# 2000-Watt- Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

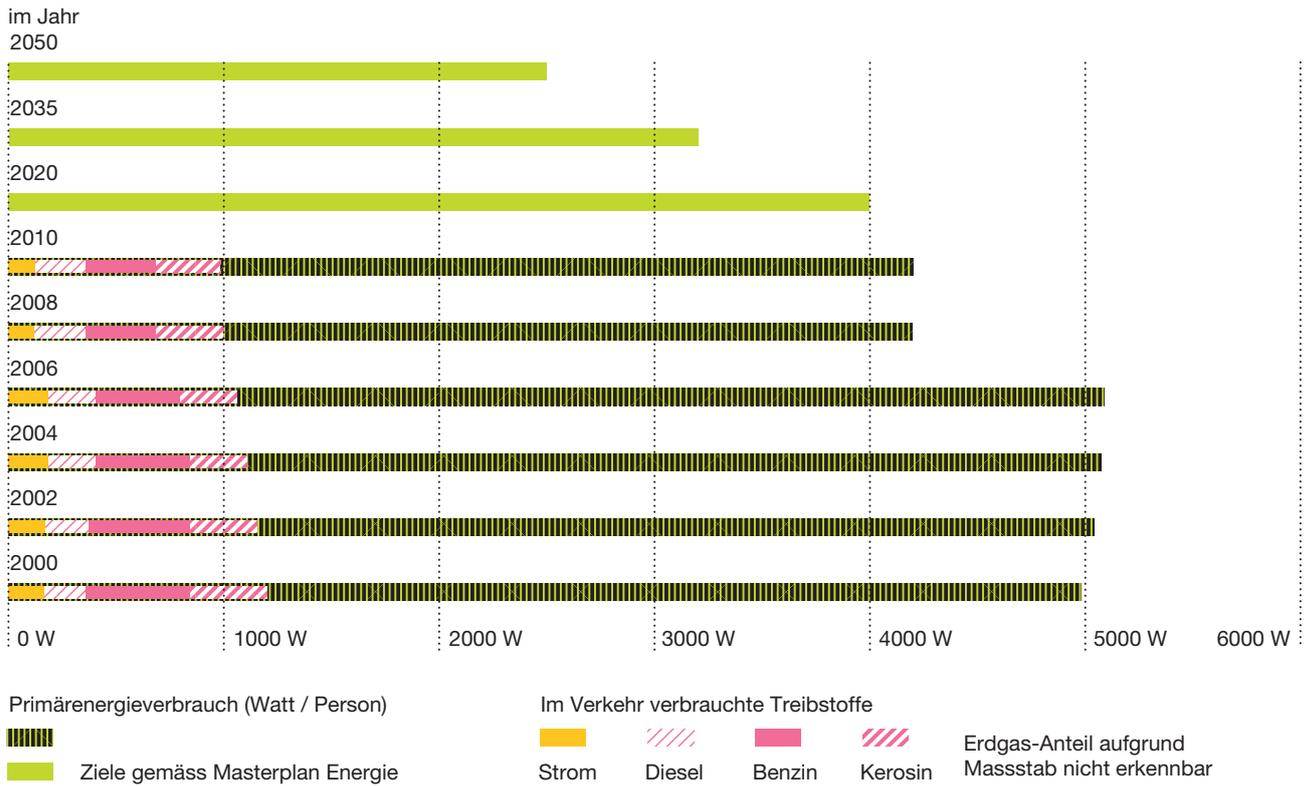
Im Jahr 2008 beschlossen die Stimmberechtigten der Stadt Zürich, die nachhaltige Entwicklung der Stadt zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zu verankern, das heisst, Energieeffizienz auf allen Ebenen anzustreben, die Treibhausemissionen zu reduzieren und erneuerbare Energiequellen zu fördern. Der Primärenergieverbrauch soll auf 2000 Watt pro Person gesenkt werden und die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr.

Auch der Verkehr soll einen Beitrag zu diesen Zielsetzungen leisten: Ansatzpunkte bilden die Effizienzsteigerung der Motorfahrzeuge, der Wechsel zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln oder weniger Mobilität.





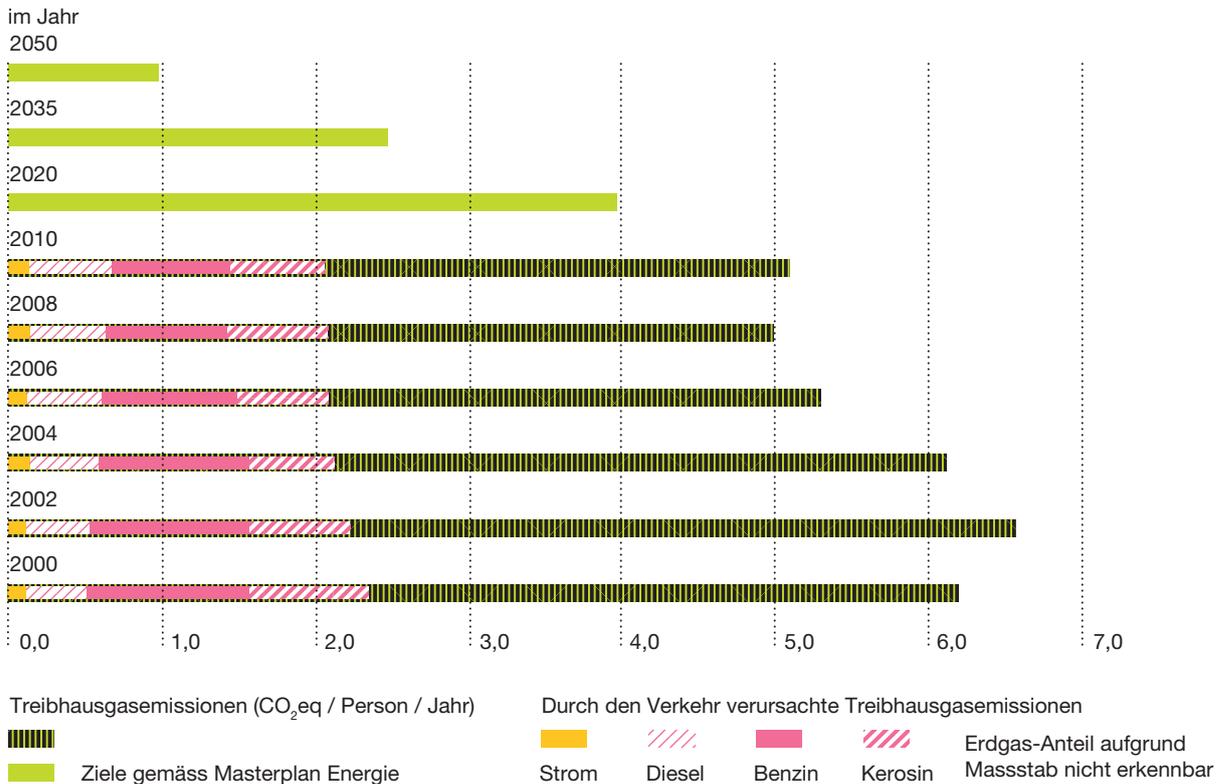
## 11 Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr



Der Benzinverbrauch konnte in den letzten zehn Jahren etwas reduziert werden. 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.

Im Jahr 2010 entfielen in Zürich rund 23 % des Primärenergieverbrauchs und annähernd 40 % der Treibhausgasemissionen auf den Bereich Verkehr. Er stellt somit einen wichtigen Teil zur Zielerreichung der 2000-Watt-Gesellschaft dar.

Die Massnahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» beziehen sich ausschliesslich auf den landseitigen Verkehr, da die Stadt betreffend Luftverkehr keine Einflussmöglichkeiten hat. In Bezug auf die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft kommt dem Luftverkehr jedoch eine hohe Bedeutung zu.

## Primärenergie

Als Primärenergie wird im Konzept der 2000-Watt-Gesellschaft die gesamte Energie bezeichnet, die im ursprünglichen Energieträger enthalten ist, zuzüglich der Energie, die für die Gewinnung, Umwandlung und Nutzung aufgewendet werden muss. Dabei berücksichtigt der Primärenergiebedarf nur die direkt für energetische Zwecke eingesetzte Energie, das heisst die im Verkehr verbrauchten Treibstoffe wie Diesel, Benzin oder Strom, nicht aber die zur Produktion der Fahrzeuge wie Auto, Bus, Tram oder Velo benötigte Energie und auch nicht die graue Energie, die in der Verkehrsinfrastruktur enthalten ist. Die Anteile am Primärenergieverbrauch für den MIV und den öV können zurzeit nur gesamthaft ausgewiesen werden.

🕒 **11** Der Primärenergieverbrauch im landseitigen Verkehr ist insgesamt zurückgegangen und hat sich in den letzten Jahren stabilisiert. Die Effizienzsteigerung bei den Motorfahrzeugen zeigt sich im sinkenden Benzinverbrauch, während der leichte Anstieg beim Diesel auf den steigenden Anteil dieselbetriebener Fahrzeuge an der Gesamtfahrzeugflotte in der Stadt Zürich zurückzuführen ist. Der grosse Beitrag zur Senkung des Primärenergiebedarfs im Bereich des öV ist auf den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien und auf Effizienzanstrengungen der VBZ zurückzuführen.

## Treibhausgasbilanz

Die Treibhausgasbilanz (Detailbetrachtung Verkehr) der Stadt Zürich wird gemäss 2000-Watt-Methodik aus dem Endenergieverbrauch des Verkehrs berechnet. Dabei werden auch diejenigen Treibhausgasemissionen berücksichtigt, die durch Herstellung, Transport und Verarbeitung der Energieträger verursacht werden.

🕒 **12** Die Treibhausgasemissionen des landseitigen Verkehrs konnten über einen längeren Zeitraum nur wenig gesenkt werden. In den letzten Jahren ist es in Zürich im Gegensatz zum Schweizer Durchschnitt immerhin gelungen, annähernd eine Stabilisierung zu erreichen. Im Hinblick auf das übergeordnete Ziel von 1 Tonne Treibhausgasemissionen pro Person und Jahr bis 2050 sind in den nächsten Jahren jedoch deutliche Anstrengungen zur Reduktion des Energieverbrauchs und zum Ersatz fossiler Energieträger notwendig, zu denen auch der Verkehr einen Teil beitragen muss.



# Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

Das hohe städtische Verkehrsaufkommen führt zu starken Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie zu Verkehrsunfällen. Dies wirkt sich negativ auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität und die Gesundheit der Bevölkerung aus. Um diese negativen Effekte zu verringern, hat sich die Geschwindigkeitsreduktion als geeignete Massnahme erwiesen.



## Strassenlärmsanierung

Ausgelöst durch die Sanierungsvorgaben, die das Umweltschutzgesetz und die eidgenössische Lärmschutz-Verordnung (LSV) fordern, lancierte die Stadt Zürich seit 1987 insgesamt fünf Strassensanierungsprogramme, die im Wesentlichen den Einbau von Schallschutzfenstern an rund 100 Strassenabschnitten und sieben Plätzen umfassten. Auch die in den letzten 25 Jahren erstellten Begegnungs- und Tempo-30-Zonen, die über die Hälfte des kommunalen Strassennetzes betreffen (ca. 54%), unterstützen dank geringerer Fahrgeschwindigkeiten den Lärmschutz und verbessern gleichzeitig die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität.

Trotz dieser Massnahmen sind heute immer noch rund 130000 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich einer Strassenverkehrslärmbelastung über den Immissionsgrenzwerten (IGW) der LSV ausgesetzt. Deshalb besteht in Sachen Lärmschutz weiterhin Handlungsbedarf. Die Frist für die Strassenlärmsanierung läuft 2018 aus.

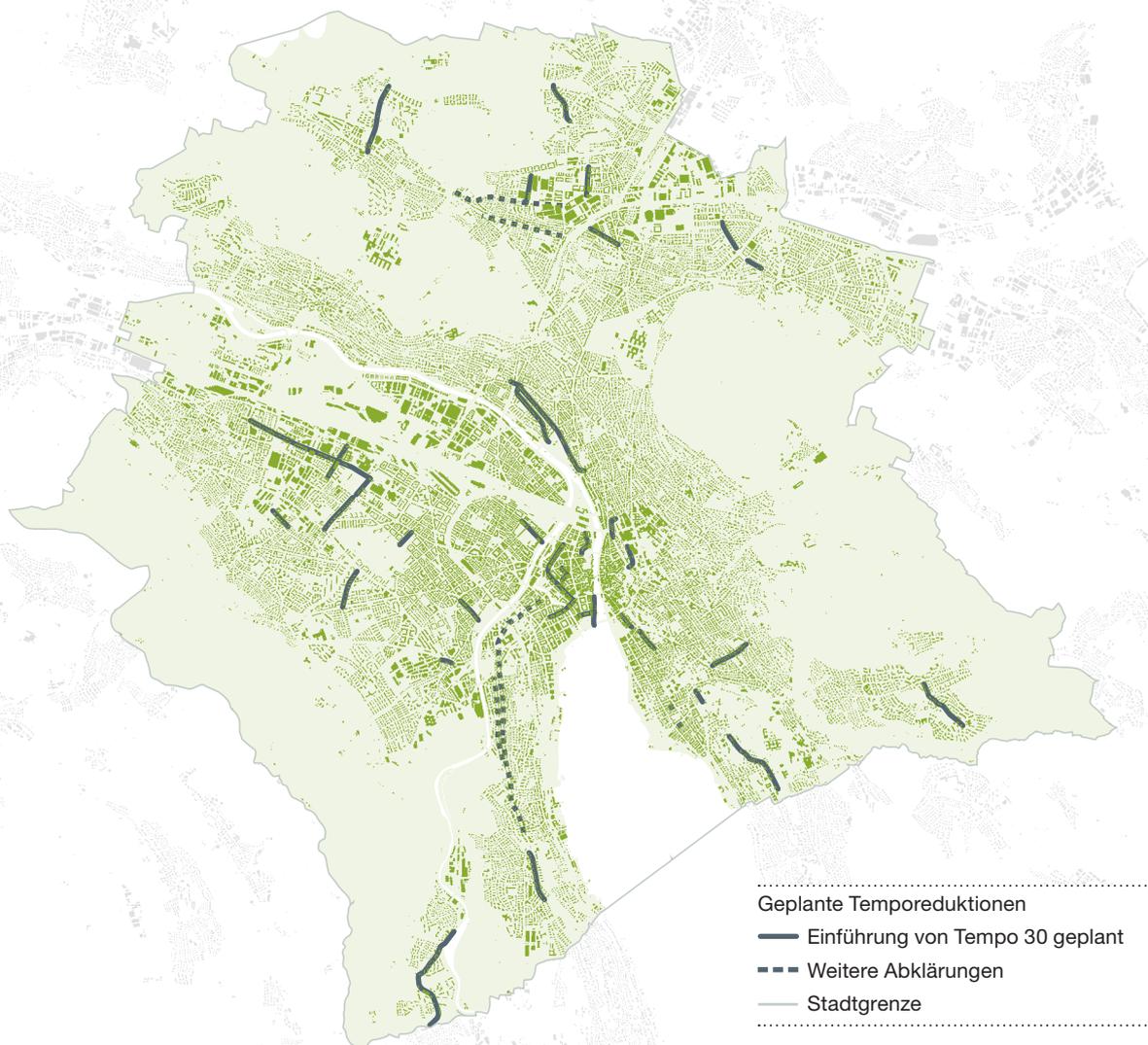
Der Pilotversuch an der Kalchbühlstrasse im Spätsommer 2009 hat gezeigt, dass die Einführung von Tempo 30 eine kostengünstige und sehr effektive Massnahme zur Lärmbe-

kämpfung darstellt. Zudem müssen gemäss LSV mit erster Priorität Massnahmen an der Quelle wie beispielsweise Geschwindigkeitsreduktionen, Verkehrsmengenreduktion und lärmarme Beläge umgesetzt werden. Tempo 30 gegenüber Tempo 50 erzielt eine Lärmreduktion für die Bevölkerung, die akustisch etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

13 Die Stadt Zürich will vermehrt Massnahmen an der Quelle umsetzen. So wurde im Mai 2012 die Einführung von Tempo 30 auf weiteren 39 kommunalen Strassenabschnitten vom Stadtrat bekannt gegeben. Davon werden ca. 7000 Personen profitieren, die heute in Gebäuden mit IGW-Überschreitungen leben. Weitere Temporeduktionen und andere Massnahmen wie Lärmschutzwände zur Reduktion der Strassenlärmimmissionen sind in Planung.

Zu einer Lärmreduktion trägt auch die Erneuerung des Rollmaterials der VBZ bei. Das Cobratram ist gegenüber dem Tram 2000 wahrnehmbar leiser. Auch lärmarme Strassenbeläge sind eine Option, wobei zur längerfristigen Wirksamkeit auf städtischem Gebiet noch keine Erfahrungswerte vorliegen. Die Stadt Zürich beteiligt sich mit eigenen Teststrecken an verschiedenen Studien.

### 13 Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion



Für 39 kommunale Streckenabschnitte wurde eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 beschlossen. Davon werden ca. 7000 Personen profitieren, die heute in Gebäuden mit IGW-Überschreitungen leben.

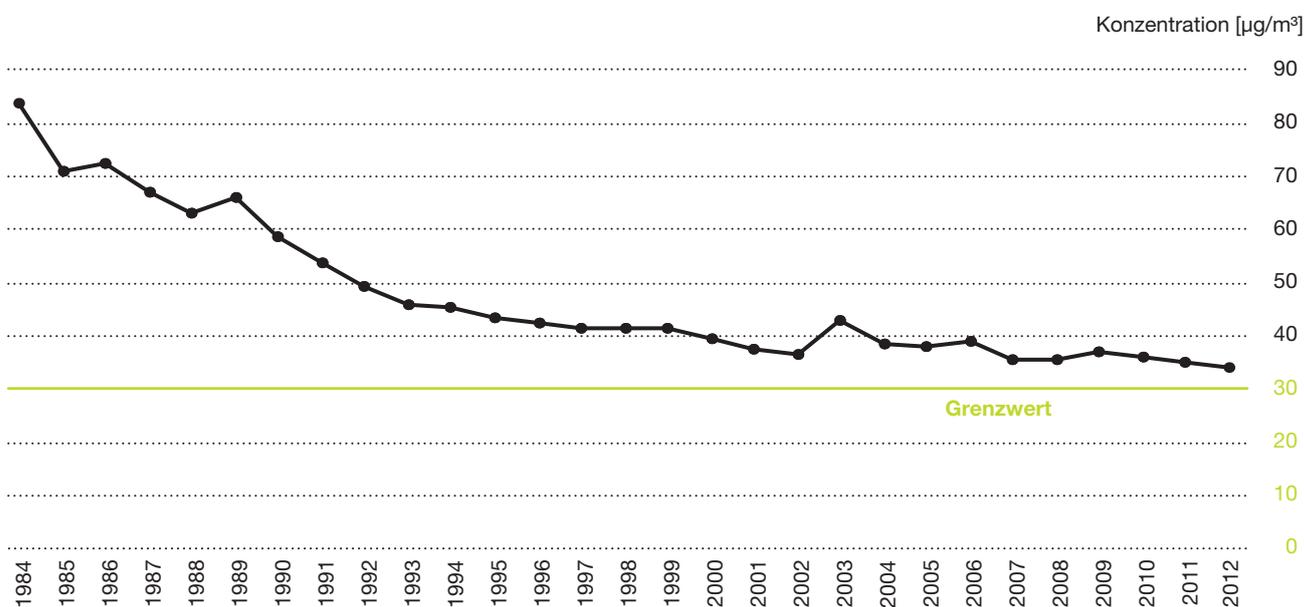
## Luftbelastung

14 Die Luftbelastungssituation in der Stadt Zürich hat sich seit den 1980er-Jahren insgesamt deutlich verbessert. In den letzten Jahren konnten aber nur noch geringe Fortschritte erzielt werden. Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 werden insbesondere entlang von Hauptverkehrsachsen nach wie vor überschritten. Ebenfalls über den Grenzwerten liegt die Luftbelastung durch Ozon.

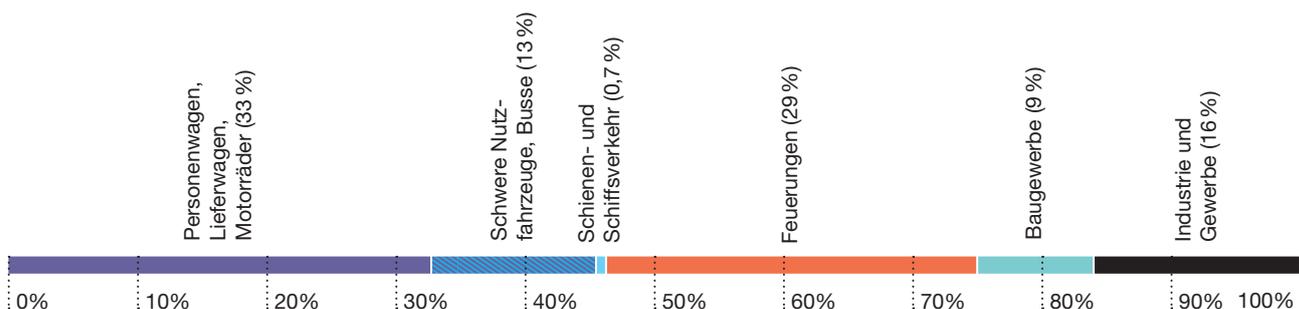
Die gemessenen Luftbelastungen bilden die Gesamtbelastung ab. Diese wird durch lokale Emissionen des motorisierten Strassenverkehrs, durch Emissionen aus Gebäudeheizungen, Industrie und Gewerbe sowie überregionale Emissionen in

Form einer Grundbelastung beeinflusst. Massnahmen in allen Bereichen haben zur Reduktion der Luftschadstoffbelastungen beigetragen (Abbildung zu den Quellen der NO<sub>x</sub>-Emissionen). Die Auswirkungen der Massnahmen lassen sich am deutlichsten anhand der Entwicklung der Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte nachvollziehen. Insbesondere die laufende Verschärfung der Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge sowie die Sanierung von Heizungsanlagen haben wesentlich zur rückläufigen Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Belastung beigetragen und werden mit der Zeit weitere Entlastungen bringen. Örtlich begrenzte Massnahmen im Verkehr bewirken auf Grund der Überlagerung stationärer Schadstoffquellen oft nur geringfügige Veränderungen der lokalen Luftschadstoffbelastung.

### 14 NO<sub>2</sub>-Belastung (indirekter Indikator)



Trotz grosser Erfolge bei der Emissionsreduktion von Stickoxiden verharren die Jahresmittelwerte von NO<sub>2</sub> über dem Grenzwert. Seit dem Jahr 2000 hat sich der Abwärtstrend zudem deutlich abgeflacht.



Hauptquelle der NO<sub>x</sub>-Emissionen ist der motorisierte Strassenverkehr mit 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.

## Verkehrssicherheit

15 Die Zahl der in der Stadt Zürich im Strassenverkehr Verunfallten blieb in den vergangenen Jahren nahezu konstant bei rund 1400 verletzten oder getöteten Personen pro Jahr. In der jüngsten Vergangenheit ist ein leichter Abwärtstrend zu beobachten, allerdings nur bei den Leichtverletzten. Dies ist vor dem Hintergrund eines stetig ansteigenden Verkehrs als Teilerfolg zu werten. Dazu beigetragen haben Massnahmen an der Strasseninfrastruktur, bei der Schulung und Sensibilisierung, in der Automobiltechnik, in der Gesetzgebung sowie in der hohen Qualität der medizinischen Erstversorgung.

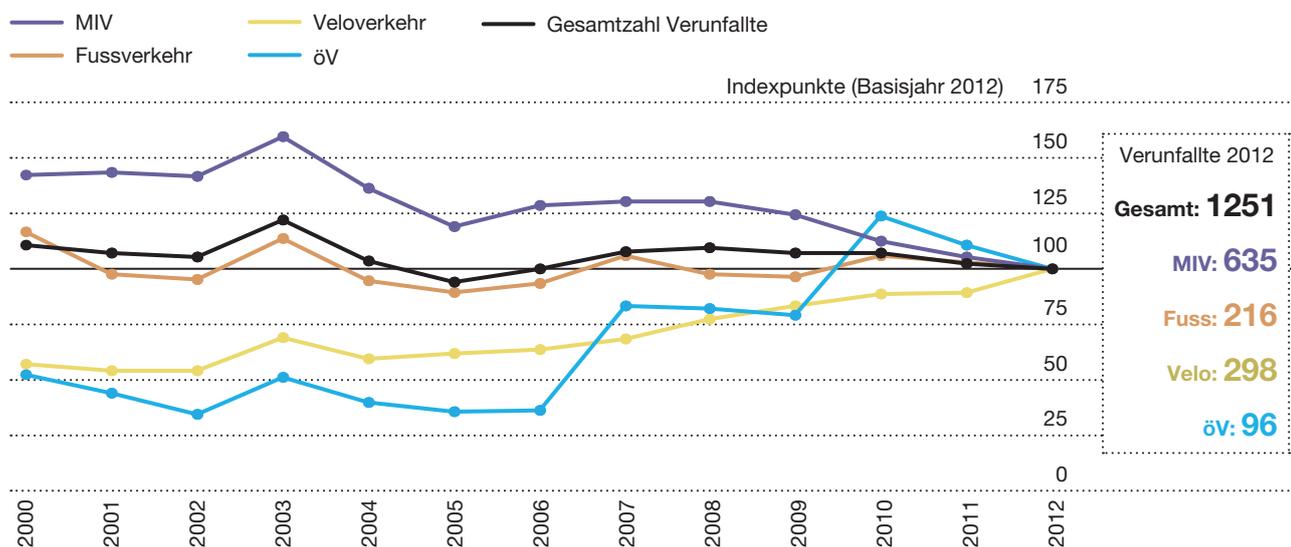
Die in jüngster Zeit leicht rückläufige Entwicklung der Zahl der Verletzten trifft am stärksten für den MIV zu, während sich die Anzahl der Verletzten im Fussverkehr im Betrachtungszeitraum relativ konstant verhält. Eine Zunahme zeigt die Anzahl Verletzter im öV. Aufgrund der relativ geringen absoluten

Anzahl (2012 = 96 Verletzte) sind die Schwankungen der Indexpunkte des öV von Jahr zu Jahr vergleichsweise hoch, zudem hat der öV in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich zugenommen.

Schwerer wiegt die stetige Zunahme der Anzahl verunfallter Velofahrender. Zu einem grossen Teil lässt sich diese Steigerung mit der Zunahme der Anzahl Velofahrender im selben Zeitraum erklären. In Zukunft sollen Verbesserungen der Veloinfrastruktur sowie begleitende Sensibilisierungsmassnahmen dazu beitragen, die Unfallzahlen zu senken.

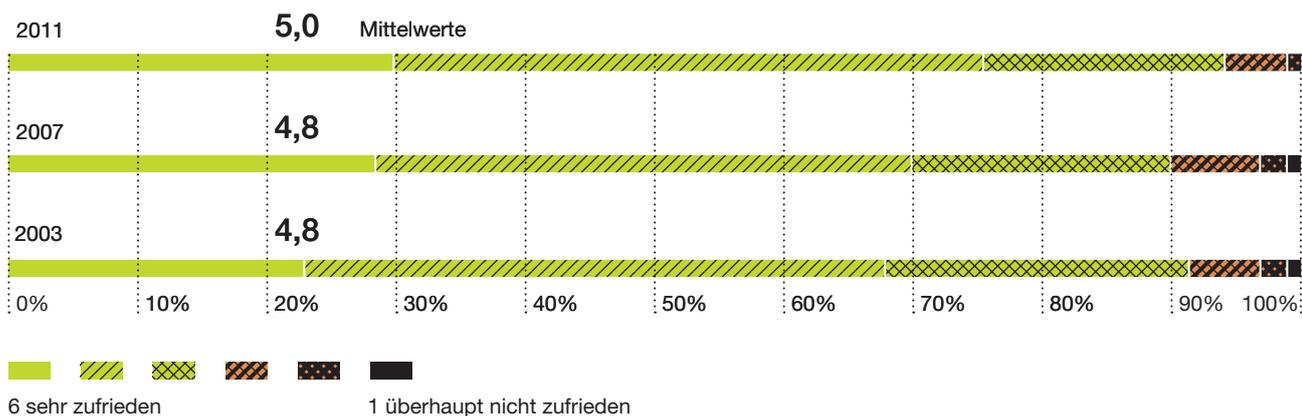
16 Die Beurteilung der Verkehrssicherheit im Quartier erhält von der Bevölkerung überwiegend gute Noten. Im Vergleich zu den Bewertungen früherer Jahre lässt sich eine Parallele zur Entwicklung der Anzahl Verunfallter im MIV feststellen: Die Verkehrssicherheit erhält seit 2003 kontinuierlich leicht bessere Noten.

## 15 Verkehrssicherheit



Während sich die Sicherheit im MIV verbessert hat, ist die Zahl der verunfallten Personen im Veloverkehr grösser geworden.

## 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 Mobilität – 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 sowie den gestiegenen Nutzungsbedürfnissen gerecht zu werden.



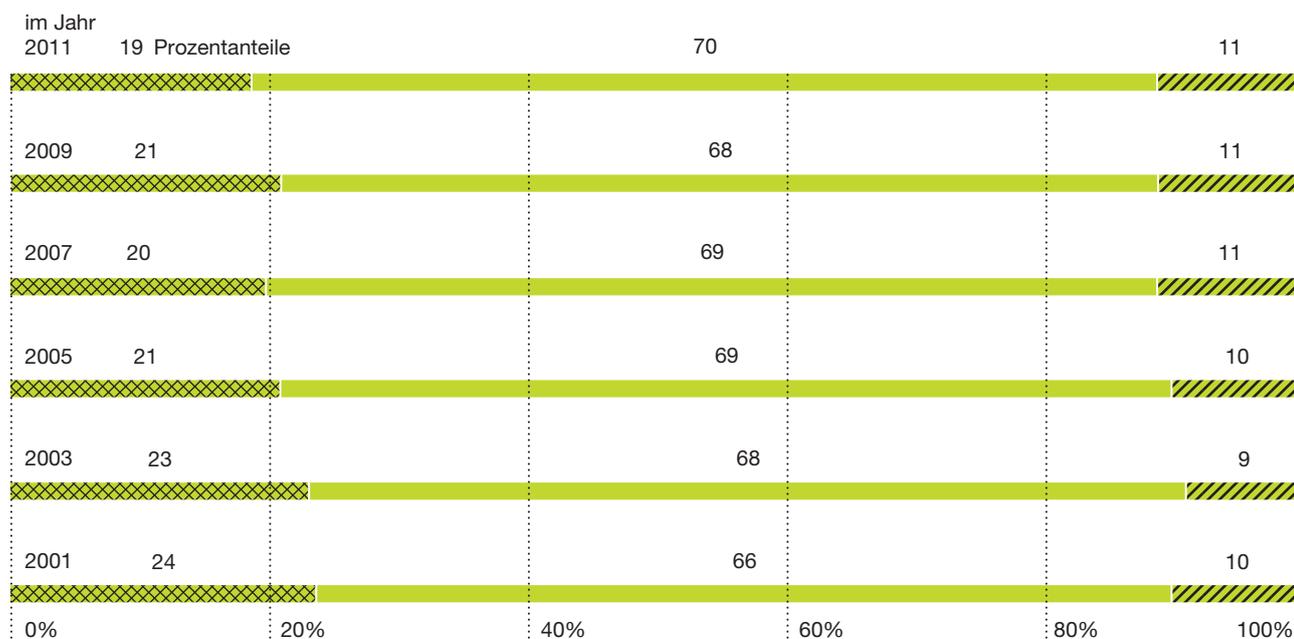
Zürich zeichnet sich durch attraktive öffentliche Stadträume aus. Plätze und Strassen schaffen Identität und Wiedererkennungswerte auf internationaler, regionaler, städtischer, quartier- oder nachbarschaftlicher Ebene.

Öffentliche Räume werden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln genutzt, mit dem Velo, MIV oder öV, aber auch zu Fuss. Das heisst, der knapper werdende öffentliche Raum muss den verschiedenen Ansprüchen und Verkehrsgeschwindigkeiten gerecht werden. Wichtig ist deshalb die Steigerung der sogenannten integralen Stadtraumqualität mit einer konsensorientierten Planung von neuen Plätzen und Strassen, die möglichst alle Nutzungsansprüche berücksichtigt.

🕒 **17** Die Einwohnerinnen und Einwohner von Zürich sind mit den Aktivitäten der Stadt zur Gestaltung des Stadtbildes und des öffentlichen Raumes mehrheitlich zufrieden. Die Auswertung der alle zwei Jahre durchgeführten repräsentativen Bevölkerungsbefragung zeigt ein sehr ausgeglichenes Bild.

Wenn ausgewählte Bauprojekte mit Neu- oder Umgestaltung von Plätzen oder Strassenabschnitten abgeschlossen sind, werden jeweils detailliertere Erhebungen zur Qualität und Nutzung durchgeführt. Im Jahr 2012 betraf dies den Brubacherplatz an der Weststrasse, die anlässlich der Glattalbahn neugestaltete öV-Drehscheibe Bahnhof Stettbach und die umgestaltete Seefeldstrasse. Mit allen drei Projekten zeigten sich die Passantinnen und Passanten überwiegend zufrieden. Bei der Seefeldstrasse trifft dies auf über 90% der Passantinnen und Passanten zu.

## 🕒 17 Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität



Bewertung der Massnahmen für die Gestaltung des Stadtbildes und des öffentlichen Raumes durch die Bevölkerung

zu wenig
  gerade richtig
  zu viel

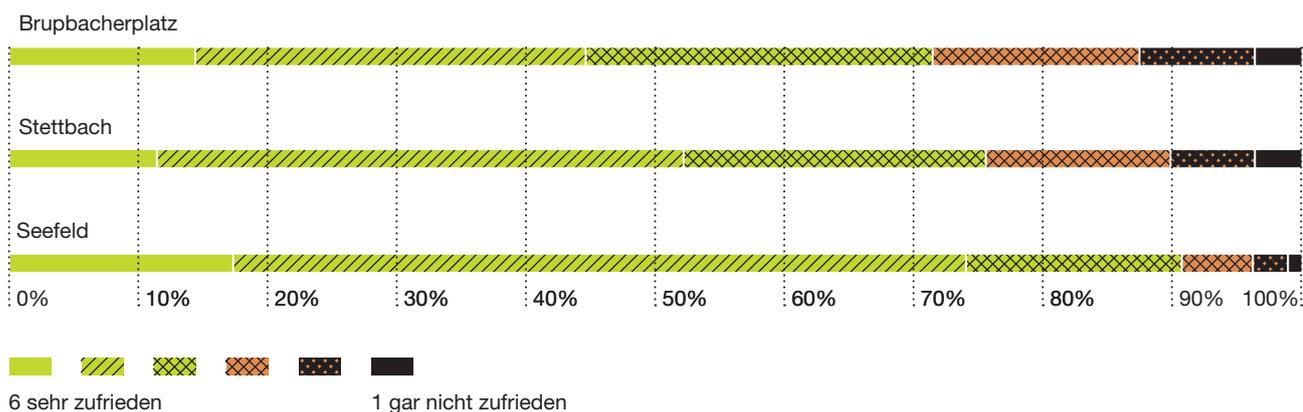
In den letzten zehn Jahren konnte die Zufriedenheit mit den Aktivitäten der Stadt für die Gestaltung des Stadtbildes und des öffentlichen Raumes zur Steigerung der Stadtraumqualität leicht verbessert werden.



.....  
Oben der Brupbacherplatz vor dem Umbau.

Unten der neugestaltete und belebte Platz.  
.....

Der umgebaute Brupbacherplatz an der Westtangente ist ein gutes Beispiel für die Steigerung der integralen Stadtraumqualität. Vor der Eröffnung der Westumfahrung war die Weststrasse als Teil der Transitachse eine der am stärksten verkehrsbelasteten Strassen der Stadt. Nach Eröffnung des Üetlibergtunnels konnte die Seebahnstrasse den verbleibenden Verkehr im Gegenverkehr aufnehmen und die Weststrasse wurde im Rahmen der flankierenden Massnahmen zu einer Quartierstrasse zurückgebaut. So entstand im Jahr 2012 der Brupbacherplatz, der von Blockrandbauten umrahmt einen geschützten Quartierplatz zum Verweilen darstellt. Spontan befragt, gefallen den Passantinnen und Passanten die Bäume und Bänke sowie die allgemeine Gestaltung des Platzes. Sie schätzen den geringen Verkehr und die Ruhe. Negativ äussern sich insgesamt nur wenige, kritisch beurteilt werden u.a. die (noch zu kleinen) Bäume, die Unordnung beziehungsweise die fehlende Sauberkeit, der Bodenbelag und die Kargheit des Platzes. Eine vertiefte Untersuchung ergab, dass die physische Beschaffenheit des Platzes derzeit vorwiegend als nüchtern wahrgenommen wird. Der Platz wird als eher steril beschrieben. Doch wird dem jungen Platz von allen Seiten sowohl bezüglich Gestaltung als auch Atmosphäre grosses Entwicklungspotenzial zugestanden.



Passantinnen und Passanten sind mit den neugestalteten Plätzen und Strassenabschnitten grundsätzlich zufrieden.

Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Stadtraumqualität sind in der Planung weit vorangeschritten oder bereits in Umsetzung. Mit der Umgestaltung des Sechseläutenplatzes wurde im Jahr 2012 begonnen. Er soll 2014 fertiggestellt werden. Für die Plätze und Erschliessungswege um den Bahnhof Oerlikon sind ebenfalls Neugestaltungen und Aufwertungsmassnahmen geplant, darunter der neue Max-Frisch-Platz, der Bahnhofplatz Süd und die Quartieranbindung Ost. Der Münsterhof soll im Jahr 2014 autofrei werden. Im Alltag steht er dann der Bevölkerung zur Verfügung, temporär kann er auch für Veranstaltungen und Märkte genutzt werden.

# AKTIONSPLAN

## Was planen wir für die Zukunft?

Das Programm «Stadtverkehr 2025» verfügt über einen Aktionsplan, der Schwerpunkte in Bezug auf die zahlreichen städtischen Massnahmen setzt. Er enthält ausgewählte Schlüsselmassnahmen, die zur Zielerreichung des Programms einen wesentlichen Beitrag leisten. Die Massnahmen sind in anderen städtischen Planungen verankert, zum Beispiel im Masterplan Velo oder in der VBZ-Netzentwicklungsstrategie. Sie werden von der Stadt mit

hoher Priorität weiterentwickelt und mit den involvierten Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern abgestimmt. Zudem muss die Finanzierung seitens Stadt, Kanton und Bund sichergestellt werden. Im Sinne einer rollenden Planung wird der Aktionsplan in den nächsten Jahren ergänzt. Der vorliegende Aktionsplan besteht aus 21 wirkungsvollen Massnahmen, die alle Ziele sowie das gesamte Stadtgebiet abdecken.



### **VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie**

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

Tram Affoltern  
Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zugänge S-Bahn-Station  
Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahn)  
Attraktivitätssteigerung  
Buslinie 31  
Elektrifizierung Buslinie 80  
Elektrifizierung Buslinie 69



### **Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren**

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

Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden  
Aufwertung Quartierzentrum Morgental  
Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse  
Neugestaltung Riviera (Utoquai/Limmatquai)



### **Masterplan Velo**

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

Velostation HB Süd  
Veloroute Sihl-Limmat mit Veloquerung Hauptbahnhof  
Veloroute Seebecken  
Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse-Talstrasse  
Veloverleih

## Aktionsplan «Stadtverkehr 2025»

Mobilität und Wohnen  
Mobilität für Jugendliche



### **Mobilitätsberatung und Mobilitätsbildung**

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

Überlandpark (Einhausung Schwamendingen)  
Lärmsanierung durch Tempo 30 auf kommunalen Strassen



### **Strassenlärmsanierung**

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.

**POSITIVER BEITRAG ZU DEN ZIELEN**

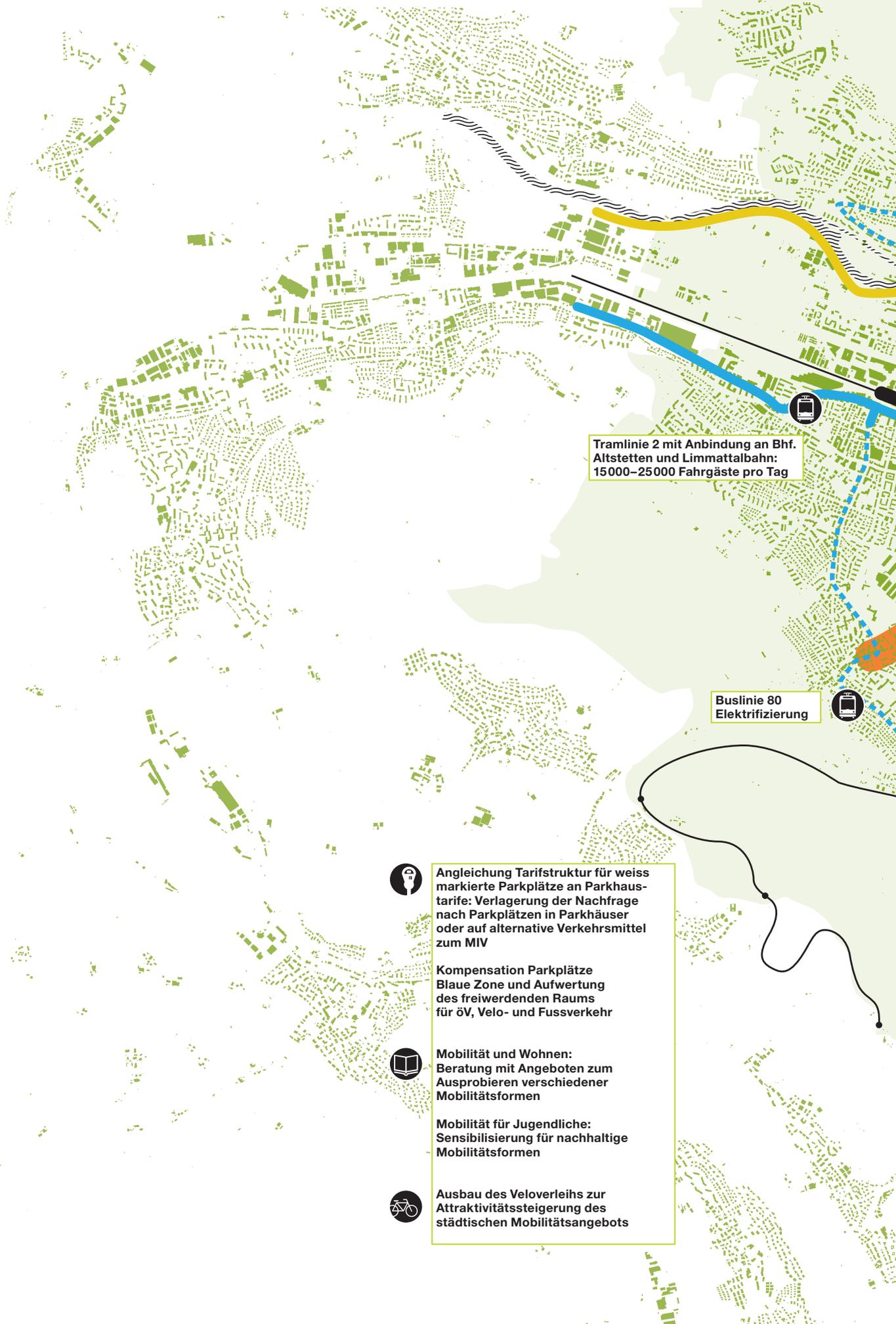
		Angebot und Attraktivität verbessern			MIV-Kapazität nicht erhöhen	2000-Watt-Gesellschaft in der Mobilität umsetzen	Bevölkerung schützen	Qualität öffentlicher Raum erhöhen	Modalsplit, öV, Fuss und Velo erhöhen
		öV	Fuss	Velo					
	<b>VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie</b>	■			■	■	■	■	■
	<b>Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren</b>		■	■	■		■	■	
	<b>Masterplan Velo</b>			■	■	■			■
	<b>Parkraumplanung und -bewirtschaftung</b>				■	■	■	■	■
	<b>Strassenlärm-sanierung</b>				■	■	■	■	
	<b>Mobilitätsberatung und Mobilitätsbildung</b>			■		■			■

**KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025**

**BEMERKUNGEN**

	<b>VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie</b>	rund 600 Mio. CHF	Gesamte Investitionskosten für Tram Affoltern, Tramverbindung Hardbrücke inklusive Zugänge S-Bahn-Station, Tramlinie 2 bis Schlieren und Elektrifizierung Linien 69 und 80.
	<b>Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren</b>	45 Mio. CHF	Gesamtkosten für Aufwertung der Quartierzentren Albisrieden und Morgental, Neugestaltung Riviera und Aufwertung Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse.
	<b>Masterplan Velo</b>	55 Mio. CHF	Summe der zusätzlichen Infrastrukturkosten gemäss Masterplan Velo. Nicht enthalten sind Kosten eines Veloverlehs und der Velostationen beim Hauptbahnhof.
	<b>Parkraumplanung und -bewirtschaftung</b>	Noch nicht ermittelt	Die finanziellen Auswirkungen der Umsetzung der Massnahmen zur Parkraumplanung und -bewirtschaftung sind noch nicht ermittelt. Bei der Tarifierhöhung für weisse Parkplätze steht den Mehreinnahmen aus Parkplatzgebühren ein Mehraufwand zur Implementierung, Bewirtschaftung und Kontrolle gegenüber. Werden Parkplätze in der Blauen Zone abgebaut, führt dies zu Einnahmeverlusten.
	<b>Strassenlärm-sanierung</b>	rund 300 Mio. CHF	Gesamtkosten Überlandpark (Überdeckung Schwamendingen) sowie Umsetzung von 39 Tempo-30-Abschnitten auf kommunalen Strassen.
	<b>Mobilitätsberatung und Mobilitätsbildung</b>	0,5 Mio. CHF / Jahr	Jährliche Kosten der Projekte «Mobilität und Wohnen» und «Mobilität für Jugendliche».

# Massnahmen im Aktionsplan Stand 2012



Tramlinie 2 mit Anbindung an Bhf.  
Altstetten und Limmattalbahn:  
15000–25000 Fahrgäste pro Tag

Buslinie 80  
Elektrifizierung



**Angleichung Tarifstruktur für weiss markierte Parkplätze an Parkhaustarife:** Verlagerung der Nachfrage nach Parkplätzen in Parkhäuser oder auf alternative Verkehrsmittel zum MIV

**Kompensation Parkplätze Blaue Zone und Aufwertung des freierwerdenden Raums für öV, Velo- und Fussverkehr**



**Mobilität und Wohnen:** Beratung mit Angeboten zum Ausprobieren verschiedener Mobilitätsformen

**Mobilität für Jugendliche:** Sensibilisierung für nachhaltige Mobilitätsformen



**Ausbau des Veloverleihs zur Attraktivitätssteigerung des städtischen Mobilitätsangebots**

Tramverbindung  
Affoltern: 20000  
Fahrgäste pro Tag

Elektrifizierung  
Buslinie 80:  
mehr Kapazität,  
weniger CO<sub>2</sub>  
für 9000  
Fahrgäste/Tag

Elektrifizierung Buslinie 69:  
mehr Kapazität, weniger CO<sub>2</sub>  
für 12000 Fahrgäste/Tag

Veloroute Sihl-Limmat:  
Sichere Verbindung des  
Komfortrouthenetzes

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

Überlandpark Schwamendingen  
mit Einhausung der Autobahn  
und Aufwertung des Quartiers:  
Ca. 5000 Personen profitieren  
von der Lärmsanierungsmaß-  
nahme.

Attraktivitätssteigerung Bus-  
linie 31 mit Eigentrassierung:  
15000 Fahrgäste pro Tag

Veloquerung Hauptbahnhof:  
Lückenschluss mit 1800  
zusätzlichen Abstellplätzen

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

Velostation HB Süd:  
Zusätzlich  
2000 Abstellplätze

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

Veloroute Löwenstr./Talstr.: Durchgehende  
und sichere Innenstadtquerung

Veloroute Sihl-Limmat:  
Sichere, stadtquerende  
Verbindung

Neugestaltung Riviera:  
Mehr Platz und eigene Fahr-  
spuren für Fuss- und Veloverkehr

Attraktivitätssteigerung Bus-  
linie 31 mit Eigentrassierung:  
15000 Fahrgäste pro Tag

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

Strassenlärmsanierung an  
der Quelle mit Tempo 30:  
Erste Etappe im Kreis 2

Aufwertung  
Quartierzentrum  
Morgental: Verbes-  
serungen für Fuss-  
und Veloverkehr und  
mehr Sicherheit

# FAZIT UND AUSBLICK

## Die nächsten Schritte

### Erfolge und neue Herausforderungen der städtischen Verkehrspolitik

Verkehrspolitik im dicht besiedelten und belebten Stadtraum beinhaltet immer eine Abwägung zwischen verschiedenen Interessen und Bedürfnissen. Die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Zürich sind seit rund zwei Jahrzehnten darauf ausgerichtet, die Erreichbarkeit zu gewährleisten und dabei den öV, Fuss- und Veloverkehr zu fördern und die Kapazität für den MIV nicht weiter zu erhöhen. Die ergriffenen Massnahmen leisten dabei vielfach einen Beitrag zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität als wichtigen Standortfaktor. Dazu gehören auch Massnahmen zur Minimierung von heutigen und potenziellen künftigen Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die ergriffenen verkehrspolitischen Massnahmen haben dazu beigetragen, die Erreichbarkeit und den Verkehrsfluss in der Stadt aufrechtzuerhalten und haben sich auch markant auf die anteilmässige Zusammensetzung der Verkehrsmittel (Modalsplit) ausgewirkt: Zwischen 2005 und 2010 etwa ist gemäss Mikrozensus-Erhebung der Anteil des MIV im Stadtgebiet um sechs Prozentpunkte zurückgegangen, während in derselben Zeit der Anteil des öV um fünf und der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs um einen Prozentpunkt gestiegen ist. Ein deutlicher Rückgang des Transitverkehrs konnte mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich erreicht werden. Die Eröffnung der Durchmesserlinie 2014 wird den Anteil des öV weiter steigern.

Trotz dieser Erfolge bleiben zahlreiche verkehrspolitische Herausforderungen. Immer noch sind gegen 130 000 Einwohnerinnen und Einwohner übermässigen Lärmimmissionen ausgesetzt. Die 2000-Watt-Gesellschaft bleibt ein ehrgeiziges Langzeitziel. Die Bevölkerung und die Anzahl Arbeitsplätze wachsen und, damit verbunden, steigen die Verkehrsnachfrage und die Ansprüche an zukunftsfähige Verkehrslösungen und die Qualität des öffentlichen Raums sowie die Lebensqualität der Bevölkerung. Die Massnahmen des Aktionsplans sind auf diese Herausforderungen zugeschnitten.

### Anspruchsvoller Umsetzungsprozess

Das Programm «Stadtverkehr 2025» ist lanciert und die prioritären Massnahmen sind mit dem Aktionsplan konkretisiert. Der Aktionsplan bietet mit einer rollenden Planung, klaren Prioritä-

ten und einem expliziten Controlling dem Stadtrat die Chance, die verkehrspolitischen Ziele wie gefordert beschleunigt umzusetzen. Damit ist ein erstes, wichtiges Teilziel erreicht.

Die im Programm «Stadtverkehr 2025» formulierten Ziele und der Aktionsplan sind nicht nur äusserst ambitioniert, sondern auch von vielfältigen mehr oder weniger durch die Stadt beeinflussbaren Faktoren abhängig. Die Realisierung vieler Projekte bedingt eine enge Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt. Nur ein gemeinsames Vorgehen in politischer wie auch finanzieller Hinsicht kann zielführend sein. Dies gilt für die grossen öV-Ausbauten Tram und Bus genauso wie für die Umgestaltung einzelner Strassenzüge zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr. In der Stadt Zürich sind die entsprechenden Kredite teilweise noch zu bewilligen und die einzelnen Projekte können durch Rechtsmittelverfahren verzögert werden. Es bedarf grosser Anstrengungen auf politischer Ebene und auch in der Verwaltung, um die Massnahmen in den festgesetzten Zeiträumen umzusetzen. Zudem können externe Faktoren wie die wirtschaftliche Entwicklung oder die Energiepreise einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung haben. Mit der rollenden Planung lässt sich die Umsetzung jedoch periodisch überprüfen, bei Bedarf können die Prioritäten angepasst werden. Allerdings ist ein Augenmerk auf eine möglichst umfassende Umsetzung des Aktionsplans zu legen, da erst das Zusammenspiel der verschiedenen Massnahmen die angestrebte Wirkung erzielen wird.

### Ehrgeizige Übergangsbestimmung

Die Massnahmen des Aktionsplans tragen in der Summe zu allen Programmzielen bei. Die in der Gemeindeordnung verankerte Übergangsbestimmung bleibt jedoch ein ehrgeiziges Ziel. Mit einer konsequenten Umsetzung der beschlossenen Massnahmen im anvisierten Zeithorizont kann eine weitere Senkung des MIV-Anteils (Modalsplit) erreicht werden. Dies gelingt aber nur, wenn das gesamte Verkehrswachstum – ausgelöst u. a. durch die Bevölkerungszunahme und die steigende Anzahl Arbeitsplätze – durch den öV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen wird und gleichzeitig die MIV-Fahrten abnehmen. Mit dem Programm «Stadtverkehr 2025» können markante Verbesserungen erzielt werden; das quantitative Übergangsziel gemäss Art. 124 Gemeindeordnung lässt sich aber nur mit weitergehenden, einschneidenden Massnahmen erreichen.

## Aktionsplan weiterentwickeln

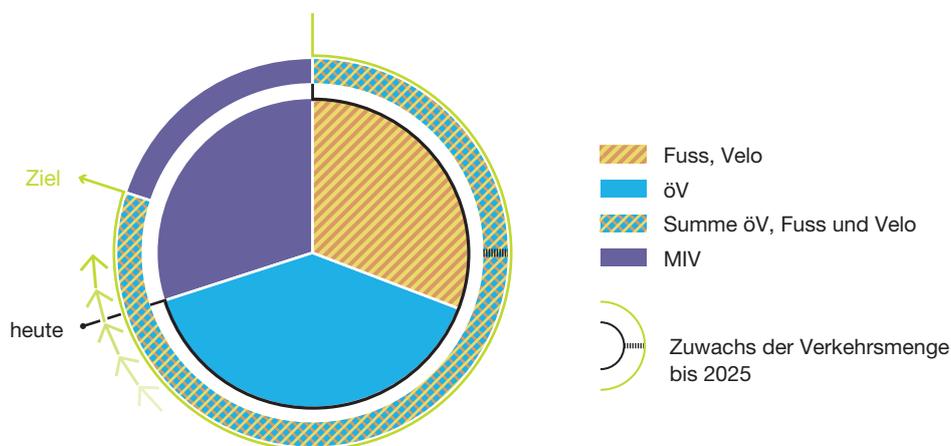
Der Aktionsplan wird nun weiterentwickelt, indem zusätzliche, zielführende Massnahmenpakete identifiziert und geprüft werden. So wird beispielsweise abgeklärt, wie eine weitere Reduktion des Transitverkehrs in der Stadt umgesetzt und damit der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs erhöht werden kann. Weiter werden Konzepte zur besseren Zugänglichkeit der Bahnstationen oder zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung des Tram- und Busverkehrs ausgearbeitet. Auch das Potential und die Wirkungen eines Mobility Pricing sind weiter zu untersuchen.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Massnahmen und die Erreichung der beabsichtigten Wirkung der verkehrspolitischen Massnahmen der Stadt Zürich ist sowohl der Dialog mit den Nachbargemeinden, Kanton und Bund als auch die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden von grosser Bedeutung. In Zukunft sollen die verkehrspolitischen Massnahmen stärker über die Stadtgrenzen hinaus vernetzt und aufeinander abgestimmt werden. Es werden Gespräche mit den verschiedenen politischen Akteurinnen und Akteuren gesucht im Hinblick auf eine gemeinsame verkehrspolitische Betrachtung und die Umsetzung von Massnahmen. Analog dem Projekt «Zukunft urbane Mobilität» soll der Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Wirtschaft und Verbänden in geeigneter Form weitergeführt werden.

Im Herbst 2013 wird ein Beirat mit Expertinnen und Experten aus dem Bereich Verkehr-, Raum- und Städteplanung einberufen. Dieser wird weitere innovative Vorschläge einbringen können und das Programm «Stadtverkehr 2025» mit zukunftsgerichteten Ideen und Methoden im Sinne der rollenden Planung bereichern. Im Rahmen geeigneter partizipativer Verfahren wird die Bevölkerung eingeladen, ihre Anliegen und Anregungen zu vertreten.

## Verkehrsteilnehmende aktiv einbeziehen

Der Stadtbevölkerung, den Pendelnden und dem Gewerbe der Stadt kommt im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» eine wichtige Rolle zu: Alle Personen, die sich in der Stadt Zürich fortbewegen, entscheiden regelmässig darüber, wann, wie weit und wie häufig, auf welchen Wegen und zu welcher Tageszeit sie unterwegs sind und welches Verkehrsmittel sie dafür wählen. Deshalb sind Information und Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden über ihr Verkehrsverhalten und jeder daraus folgende individuelle Beitrag, der zum Erfolg des Programms «Stadtverkehr 2025» führt, bei den hoch gesteckten Zielen von Bedeutung.



Mit der konsequenten Umsetzung der Massnahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» kann der Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr weiter erhöht werden. Die in der Gemeindeordnung verankerte Vorgabe einer anteilmässigen Erhöhung um 10 Prozentpunkte in zehn Jahren bleibt jedoch ein ehrgeiziges Ziel.

BEGRIFF	ERLÄUTERUNG
<b>2000-Watt-Gesellschaft</b>	Siehe <a href="http://www.stadt-zuerich.ch/2000-Watt-Gesellschaft">www.stadt-zuerich.ch/2000-Watt-Gesellschaft</a> .
<b>Agglomerationsprogramm</b>	Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, das die Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration ermöglicht. Es stützt sich auf die horizontale (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und die vertikale Zusammenarbeit (Bund, Kanton, Agglomeration). Es soll die Koordination und Umsetzung der Projekte in den Agglomerationen sichergestellt werden.
<b>Begegnungszone</b>	Mit der Begegnungszone wird den Fussgängerinnen und Fussgängern die Verkehrsfläche in Wohn- und Geschäftsbereichen dauernd für nutzungsorientierte Bedürfnisse (gehen, flanieren, Spiel und Sport) zur Verfügung gestellt. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben gegenüber dem Fahrzeugverkehr den Vortritt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
<b>Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich</b>	Die Stadt Zürich befragt seit 1999 alle zwei Jahre die Bevölkerung zur Wohn- und Lebensqualität in der Stadt.
<b>Bevölkerungsprognose Stadt Zürich</b>	Die Wohnbevölkerung der Stadt Zürich wird gemäss neusten Szenarienrechnungen von Statistik Stadt Zürich vor allem infolge der regen Bautätigkeit auch in den nächsten 15 Jahren wachsen. Ausgehend von rund 385'500 Personen im Jahr 2010 weisen die betrachteten Szenarien für 2025 eine Bandbreite von 426'300 bis 468'200 Personen auf.
<b>CO<sub>2</sub>eq</b>	CO <sub>2</sub> -Äquivalent. Es gibt an, wie viel eine festgelegte Menge eines Treibhausgases im Vergleich zum Kohlenstoffdioxid zum Treibhauseffekt beiträgt.
<b>DTV</b>	Der durchschnittliche tägliche Verkehr (24 Stunden), DTV, entspricht dem Jahresmittel und wird berechnet, indem das Jahrestotal der Fahrzeuge an einem bestimmten Strassenquerschnitt durch 365 dividiert wird.
<b>Durchgangsverkehr</b>	Gebietsfremder Verkehr, der weder Quelle noch Ziel im Bezugsgebiet hat.
<b>DWV</b>	Durchschnittlicher Werktagsverkehr. Beim DWV wird der Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Werktagen (Montag – Freitag) mit Ausnahme von Feiertagen gebildet.
<b>Emission</b>	Aussendung von Störfaktoren wie Lärm oder Schadstoffe in die Umwelt
<b>GO</b>	Gemeindeordnung der Stadt Zürich
<b>Gesamtverkehrskonzept</b>	Instrument zur Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel
<b>IGW</b>	Immissionsgrenzwert
<b>LSV</b>	Lärmschutzverordnung des Bundes

<b>Immission</b>	Einwirkung von Störfaktoren wie Lärm und Schadstoffe aus der Umwelt
<b>Masterplan Velo</b>	Siehe <a href="http://www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025">www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025</a> .
<b>Mikrozensus Mobilität und Verkehr</b>	Das Statistikprogramm des Bundes sieht alle fünf Jahre die Durchführung einer Erhebung zum Verkehrsverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung – «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» – vor. Dabei wird eine repräsentative Stichprobe von Haushalten bzw. Personen mit computergestützten Telefoninterviews zu verschiedenen Aspekten des Verkehrsverhaltens befragt.
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr. Umfasst Autos, Lastwagen, Lieferwagen und Motorräder.
<b>Modalsplit</b>	Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger; Kenngrösse über die Anteile jedes Verkehrsträgers am Gesamtverkehr.
<b>NO<sub>2</sub></b>	Stickstoffdioxid
<b>öV</b>	öffentlicher Verkehr
<b>Primärenergieverbrauch</b>	Als Primärenergie wird in der 2000-Watt-Methodik die gesamte Energie bezeichnet, die im ursprünglichen Energieträger enthalten ist, zuzüglich der Energie, die für die Gewinnung, Umwandlung und Nutzung aufgewendet werden muss. Dabei berücksichtigt der Primärenergiebedarf nur die direkt für energetische Zwecke eingesetzte Energie, das heisst die im Verkehr verbrauchten Treibstoffe wie Diesel, Benzin oder Strom, nicht aber die benötigte Energie zur Produktion der Fahrzeuge wie Auto, Bus, Tram oder Velo sowie die graue Energie, die die Verkehrsinfrastruktur beinhaltet.
<b>Städte-Initiative</b>	Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich». Sie ist in Varianten in mehreren Schweizer Städten eingereicht worden, weshalb sie unter dem Kurztitel «Städte-Initiative» bekannt ist. Das Stimmvolk der Stadt Zürich nahm die Volksinitiative am 4. September 2011 an.
<b>Strategien Zürich 2025</b>	Siehe <a href="http://www.stadt-zuerich.ch">www.stadt-zuerich.ch</a> .
<b>Transitverkehr</b>	Zürich querender Verkehr mit Quelle und Ziel ausserhalb der Stadt Zürich.
<b>Treibhausgas</b>	Die Treibhausgasbilanz Verkehr der Stadt Zürich wird gemäss 2000-Watt-Methodik aus dem Endenergieverbrauch des Verkehrs berechnet. Dabei berücksichtigt man auch diejenigen Treibhausgasemissionen, die durch Herstellung, Transport und Verarbeitung der Energieträger verursacht werden.
<b>USG</b>	Umweltschutzgesetz des Bundes
<b>VBZ</b>	Verkehrsbetriebe Zürich
<b>Velostation</b>	Witterungsgeschützte Abstellanlage für Velos an Bahnhöfen, oft mit zusätzlichen Serviceangeboten (Bewachung, Reparaturen etc.).
<b>Ziel-/Quellverkehr</b>	Fahrten, deren Ziel und/oder Quelle sich innerhalb des betrachteten Gebiets befinden.
<b>ZVV</b>	Zürcher Verkehrsverbund





