



Stadtverkehr 2025

STRATEGIE

für eine stadtverträgliche Mobilität

Zürich steht vor vielfältigen Herausforderungen in Bezug auf eine gute Erreichbarkeit und eine nachhaltige Mobilität:

- Zürich wächst, immer mehr Menschen wohnen und arbeiten hier. Die Siedlung wird weiter nach innen verdichtet. Die Verkehrsnachfrage steigt, der Raum ist jedoch begrenzt, und die Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen verschärfen sich.
- Angebot und Nachfrage im öffentlichen Verkehr zwischen der Stadt und der Agglomeration nehmen zu und erfordern eine gemeinsame Abstimmung.
- Die finanziellen Mittel für den Werterhalt und den Ausbau der Infrastruktur sind beschränkt.
- Neue Technologien und ihre Anwendungen sowie Veränderungen im Arbeitsumfeld wie Teilzeitarbeit oder Home Office eröffnen neue Möglichkeiten und verändern das Mobilitätsverhalten.
- Die Belastung von Umwelt und Wohnbevölkerung durch den Verkehr – namentlich Lärm und Luftschadstoffe – sowie der Energieverbrauch liegen über den angestrebten Werten. Unter anderem können die Auswirkungen des Freizeitverkehrs, der rund um die Uhr stattfindet, im Konflikt stehen mit den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner.
- Regulierungsdichte und Komplexität von Bewilligungsverfahren schränken Handlungsspielräume ein und können die Umsetzung von Projekten verzögern und deren Kosten erhöhen. Allerdings können nationale oder kantonale Vorgaben durchaus beschleunigend wirken.

Die Strategie «Stadtverkehr 2025» löst die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich aus dem Jahre 2001 ab, indem deren wesentliche Stossrichtungen beibehalten und neue Entwicklungen aufgenommen werden. Zudem setzt «Stadtverkehr 2025» die Prioritäten für die nächsten rund zehn Jahre.

VISION

Eine stadt- verträgliche Mobilität

Die Stadt Zürich zeichnet sich durch eine hohe Standortattraktivität und gute Erreichbarkeit aus. Siedlungsverdichtung und zunehmender Pendlerverkehr dürfen diese Qualitäten nicht gefährden. Sie müssen im Einklang mit den Interessen der Wohnbevölkerung und den gesetzlichen Rahmenbedingungen stehen. Die Mobilitätsbedürfnisse sind deshalb umweltgerecht und raumsparend abzudecken.

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. Mittels Verkehrsmanagement wird sichergestellt, dass alle Verkehrsarten auf Stadtgebiet flüssig und mit planbaren Reisezeiten vorankommen. Die Zulieferung und der Güterumschlag der städtischen 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.

Sechs Ziele geben die Richtung vor



Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Quantitativ: Anteil öV, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr um 10 Prozentpunkte erhöhen.

Aufgrund der beschränkten Fläche im Stadtraum sind der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr zu priorisieren und ihr Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Dies ist nur mit einem breiten Fächer an Massnahmen zu erreichen, der Aspekte der Infrastruktur, der Organisation, der Finanzierung und nicht zuletzt des Verhaltens umfasst. Das Angebot und die Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs sind deutlich und auf dem ganzen Stadtgebiet zu verbessern, während die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht erhöht werden darf. Einen wichtigen Beitrag leistet ein aktives Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.

Das integrierte Verkehrsmanagement stellt eine stadtverträgliche Gesamtverkehrsleistung sicher. Optimierungsprozesse im Verkehrsmanagement werden konsequent zugunsten des öV, Fuss- und Veloverkehrs genutzt, Verlustzeiten im öV infolge von Behinderungen abgebaut, Fusswege und Radrouten vereinfacht geführt und Wartezeiten für Fuss- und Veloverkehr reduziert. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss im MIV verstetigt sowie möglichst stabil und berechenbar gehalten.

Mittels Sensibilisierung, Beratung und Ausbildung wird den interessierten Verkehrsteilnehmenden vermittelt, wie ihr jeweiliges Verhalten auf das Verkehrsgeschehen wirkt und welche Handlungsmöglichkeiten ihnen zur Verfügung stehen. Dies schafft das Bewusstsein für einen zweckmässigen, ökonomisch und ökologisch sinnvollen Einsatz der Verkehrsmittel (Multimodalität) und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb der Transportkette (Intermodalität).

4 Die Finanzierungs- und Steuerungsinstrumente werden weiterentwickelt und unterstützen die Umsetzung der Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel. Damit werden ein effizienter Mitteleinsatz sowie die Finanzierbarkeit der Investitions- und Betriebskosten des Verkehrssystems sichergestellt. Die Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel sind transparent ausgewiesen und deren volkswirtschaftliche Bedeutung ist aufgezeigt.



Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern

Quantitativ: 60 Mio. zusätzliche Fahrgäste auf dem VBZ-Netz bis 2025; Verdoppelung der Anzahl mit dem Velo zurückgelegter Fahrten bis 2025.

Die Stadt Zürich bietet ein dichtes und leistungsfähiges Liniennetz im öffentlichen Verkehr an, das über ausreichende Transportkapazitäten verfügt. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie und einem weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes werden die öV-Verbindungen

weiter gestärkt und das städtische Strassennetz kann vom Autoverkehr entlastet werden. Die zusätzliche Nachfrage wird grösstenteils durch den öffentlichen Verkehr abgedeckt und das VBZ-Netz darauf ausgerichtet. Neue Tangentialverbindungen entlasten den Hauptbahnhof und die Innenstadt.

Eine hohe Fahrplanstabilität dank öV-Bevorzugung garantiert sichere Anschlüsse sowie planbare Reiseketten und Reisezeiten. Die Umsteigepunkte werden attraktiv gestaltet, bieten eine hohe Leistungsfähigkeit und sind auf direkte Umsteigebeziehungen ausgelegt. Die Funktion der Stadtbahnhöfe wird unter anderem durch die gute Verknüpfung der Trams und Busse mit der S-Bahn gestärkt. Nutzungsschwerpunkte wie überregionale Bildungseinrichtungen oder bedeutende Freizeiteinrichtungen sind sehr gut angebunden.

Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Fusswegnetz schafft direkte Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. In Zentrumsgebieten und Quartierzentren wird den Bedürfnissen des Fussverkehrs Priorität eingeräumt. Begegnungszonen und verkehrsberuhigende Massnahmen schaffen sichere Verbindungen und hohe Aufenthaltsqualität. Direkte Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu Parkieranlagen, zu Veloabstellplätzen und zu publikumsintensiven Einrichtungen schaffen eine optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr. Leitsysteme und mobile Applikationen führen die Fussgängerinnen und Fussgänger auf direkten und attraktiven Wegen ans Ziel. Auf kurzen Distanzen werden mehr Wege zu Fuss statt motorisiert zurückgelegt.

Ein durchgängiges, sicheres und attraktives Veloroutennetz erhöht die Velonutzung in allen Bevölkerungsgruppen. An wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besteht ein bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen. Verkehrsberuhigte Strassen in den Quartieren erleichtern das Velofahren. Die Sicherheit an den Knotenpunkten wird verbessert. Leitsysteme und aktuelle Informationen führen die Velofahrenden auf direkten und attraktiven Wegen an ihr Ziel, auch im Falle von Behinderungen durch Baustellen. Auf kurzen Distanzen werden mehr Fahrten mit dem Velo oder E-Bike statt mit dem Auto zurückgelegt.



Kapazität für den MIV nicht erhöhen

Quantitativ: 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; Anzahl Parkplätze im Gebiet des Historischen Kompromisses plafoniert (Stand 1990).

Die Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen trägt dazu bei, die Quartiere vom ortsfremden Autoverkehr zu entlasten. Der Transitverkehr wird vom Stadtgebiet ferngehalten und über das umliegende Nationalstrassennetz geführt. Dazu leistet neben der Anpassung der Infrastruktur und Tempo 30 in den Quartieren auch das Verkehrsmanagement

einen wichtigen Beitrag. Der Durchgangsverkehr in den Quartieren wird unterbunden. Dies erhöht die Aufenthalts- und Wohnqualität, trägt zur Verkehrssicherheit bei und schützt die Anwohnerinnen und Anwohner vor Luftschadstoffen und Lärm. Zudem verbessern verkehrsberuhigende Massnahmen die Situation für den Velo- und Fussverkehr.

Eine restriktive Parkierungspolitik beeinflusst den Modalsplit zugunsten des öV und Veloverkehrs massgeblich. Dabei sind Anliegen der Gewerbetreibenden in Bezug auf Parkplätze und Güterumschlag bedarfsgerecht zu berücksichtigen. Eine Beschränkung der privaten Parkierung und das Ermöglichen autoarmen Nutzungen gemäss städtischer Parkplatzverordnung (PPV) entsprechen dem Trend zu autofreien Haushalten. Im Rahmen neu erstellter privater Parkierungsanlagen ermöglicht die damit verbundene Kompensation von blau markierten Parkplätzen die Aufwertung des Strassenraums. In der City gilt der Historische Kompromiss, der die öffentlich zugängliche Parkierung auf dem Stand von 1990 planiert. Er wird aktiv umgesetzt, indem oberirdische Parkplätze dort, wo es sinnvoll und machbar ist, in Parkhäuser verlagert werden. Für die verbleibenden oberirdischen Parkplätze werden die Gebühren auf das Niveau angehoben, das in Parkhäusern üblich ist.

Güter- und Gewerbetransporte werden in allen Stadtgebieten sicher und konfliktfrei abgewickelt. Zur Entlastung des Verkehrsaufkommens sind Gütertransporte zu bündeln. Dazu sind effiziente Schnittstellen in der Gütertransportkette zu gewährleisten. Die bestehenden Gütergleisanschlüsse werden gesichert.



Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

Quantitativ: Im Jahr 2025 werden in der Stadt Zürich weniger als 1000 Personen im Strassenverkehr verletzt.

In Zentrumsgebieten, Quartierzentren und bei Nutzungsschwerpunkten werden eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt und das Koexistenzprinzip angewendet: gegenseitige Rücksichtnahme, siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung, mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr, gleichmässiger Verkehrsfluss und Angleichung der Geschwindigkeiten.

Der vorhandene Strassenraum bietet allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Mobilität. Niedrige Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs, dadurch verstetigte Verkehrsflüsse sowie eine übersichtliche Strassengestaltung tragen dazu bei. Hindernisse und Sicherheitsrisiken werden reduziert. Ein spezieller Fokus ist auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen und die Sicherung von Schulwegen gerichtet. Neben Infrastrukturmassnahmen leistet das Verkehrsmanagement einen substantiellen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Die Reduktion der Lärm- und Luftbelastung zur Bewahrung der Standortattraktivität und Lebensqualität sowie zur Senkung der damit verbundenen Gesundheitsfolgekosten geniesst hohe Priorität. Die entsprechenden Grenzwerte sind einzuhalten. Die Verstetigung des Verkehrs auf einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau

leistet als Massnahmen an der Quelle einen massgeblichen Beitrag zur Emissionsreduktion. Für An- und Auslieferungen sind stadtverträgliche Transportmittel einzusetzen, die hinsichtlich Energieeffizienz, Lärm- und Luftschadstoffemissionen optimiert sind.



2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

Quantitativ: Verringerung des CO₂-Ausstosses bis ins Jahr 2050 auf eine Tonne pro Person und Jahr.

Die Mobilitätsbedürfnisse werden energieeffizient und emissionsarm abgewickelt. Beim Autoverkehr liegt der primäre Fokus auf der Vermeidung und Verlagerung von Fahrten. Eine Erhöhung des Anteils des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessert die Energie- und CO₂-Bilanz. Die Stadt unterstützt den Einsatz verbrauchsarmer Fahrzeuge und umweltgerechter Antriebstechnologien. Mit dem Ausbau des Tramnetzes und dem Ersatz von Diesel- durch Trolleybusse leisten die VBZ einen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Darüber hinaus ist die Beschaffung städtischer Fahrzeuge, soweit diese betrieblich notwendig sind, auf die jeweils verfügbaren energiesparenden und emissionsarmen Technologien ausgerichtet. Die Stadt setzt sich für attraktive und konkurrenzfähige internationale Bahnverbindungen ab Zürich ein, um als Alternative zum Flugverkehr einen wichtigen Beitrag zur Verringerung des CO₂-Ausstosses zu leisten.

Das Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, den Verkehr zu reduzieren (Suffizienz), zum Beispiel mit der Förderung autofreier Haushalte. Die Stadt sucht mit Partnerorganisationen langfristige wirksame und innovative Lösungen für die Zukunft der urbanen Mobilität im Sinne der 2000-Watt-Gesellschaft.



Qualität des öffentlichen Raums steigern

Verdichtung, polyzentrische Stadtentwicklung und Nutzungsdurchmischung fördern kurze Wege und damit den Fuss- und Veloverkehr. Eine fussgängergerechte Stadt bedingt öffentliche Stadträume – Strassen, Plätze, Wege und Parks – mit Qualität: Qualität für den Aufenthalt, eine gute räumliche Orientierung, ideale Anbindung an Haltestellen, eine kohärente Gestaltung, Hindernisfreiheit, eine hohe Durchlässigkeit und grosszügige Zirkulationsflächen. Die Stadt Zürich legt dabei Wert auf die Bedürfnisse von unterschiedlichen Anspruchsgruppen und eine hohe Funktionalität für alle Nutzenden. Besonders in Zentrumsgebieten, Quartierzentren wie auch quartier- und nachbarschaftlich bedeutenden Stadträumen wird bei der Sanierung der Infrastruktur eine Optimierung der Qualität des öffentlichen Raums angestrebt.

Strategische Planungen

Die strategischen Planungen sind die zentralen Bausteine von «Stadtverkehr 2025». Sie definieren, wie sich die Ziele mit konkreten Massnahmen in einem bestimmten Handlungsfeld umsetzen lassen. Die strategischen Planungen sind eine Auswahl derjenigen städtischen Planungen, die im Hinblick auf die Ziele von «Stadtverkehr 2025» als zentral eingestuft werden. Beispiele sind die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030 oder der Masterplan Velo.

Aktionsplan mit Massnahmen

Ausgewählte Schlüsselmassnahmen aus den strategischen Planungen, die zur Zielerreichung einen wesentlichen Beitrag leisten, werden in den Aktionsplan aufgenommen. Der Aktionsplan setzt bewusst Schwerpunkte in Bezug auf die zahlreichen städtischen Aktivitäten und wird rollend weiterentwickelt.

Jährlicher Bericht mit Indikatoren

Der jährliche Bericht informiert über die Fortschritte in Bezug auf die Erreichung der Ziele sowie der Umsetzung der Massnahmen. Er zeigt auf, welche umsetzungsreifen strategischen Planungen vorliegen und welche Massnahmen neu in den Aktionsplan aufgenommen werden. Ausgewählte Indikatoren zeigen die Entwicklung bezogen auf die gesetzten Ziele auf.

6

Kommunikation und Zusammenarbeit

Die Stadt Zürich intensiviert im Rahmen von «Stadtverkehr 2025» die Kommunikation und Zusammenarbeit zum Thema Verkehr und Mobilität. Gespräche mit den verschiedenen politischen Akteurinnen und Akteuren schaffen ein gemeinsames Verständnis und erhöhen die Akzeptanz zur Umsetzung von Massnahmen im Hinblick auf die Ziele. Dabei liegt der Schwerpunkt auf dem Dialog mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton. Mittels Sensibilisierung wird den Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt, wie ein individueller Beitrag zu den Zielen möglich ist. Mit der Etablierung eines Beirats aus Expertinnen und Experten sowie dem Einbezug der Betroffenen werden der fachliche und persönliche Austausch gepflegt und neue Ansätze im Hinblick auf die Zielerreichung ausgelotet.

VISION Eine stadt- verträgliche Mobilität

ZIELE



STRATEGISCHE PLANUNGEN



AKTIONSPLAN MIT MASSNAHMEN



**JÄHRLICHER BERICHT MIT INDIKATOREN
KOMMUNIKATION UND ZUSAMMENARBEIT**

Stadtverkehr 2025 ist

- eine Strategie, die mit der Vision einer stadtverträglichen Mobilität und sechs Zielen Leitplanken setzt.
- eine Priorisierung der wichtigsten städtischen 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.