

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 26. März 2014

283.

Tiefbauamt, «Stadtverkehr 2025», Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität und Bericht 2013

IDG-Status: öffentlich

1. Ausgangslage

Der Stadtrat hat am 6. Juni 2012 mit STRB Nr. 693/2012 das Programm «Stadtverkehr 2025» lanciert. Dazu hat er sechs Ziele definiert sowie das entsprechende Vorgehen bestimmt. Der Stadtrat ist verantwortlich für die koordinierte Umsetzung der Massnahmen, verabschiedet den jährlichen Bericht und den Aktionsplan. Er entscheidet auch über die Form der Kommunikation. Im Rahmen von «Stadtverkehr 2025» erteilte er dem Tiefbau- und Entsorgungsdepartement den Auftrag zur Aktualisierung und Fokussierung der Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2001 (STRB Nr. 783/2001). Die dafür eingesetzte, departementsübergreifende Organisation hat dazu die Dokumente «Stadtverkehr 2025», Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität, und «Stadtverkehr 2025», Bericht 2013, verfasst.

2. «Stadtverkehr 2025», Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität

Im Jahr 2001 wurde auf Grundlage des «Blaubuchs zur Verkehrspolitik der Stadt Zürich» von 1987 nach einer umfassenden Standortbestimmung und anhand eines breit abgestützten Mitwirkungsprozesses die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich formuliert. Sie wurde auf eine nachhaltige und gesamtheitliche Sicht hin ausgerichtet. Aufgrund grosser Veränderungen im Freizeit-, Konsum- und Mobilitätsverhalten der Bevölkerung war sie als Antwort auf die wachsenden Anforderungen an die Mobilität zu verstehen und zielte auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Entwicklung und Nachhaltigkeit in der Stadt. Dies trug massgeblich zum heutigen – international bekannten – guten Standard des Gesamtverkehrssystems der Stadt Zürich bei. Zudem konnte der Bevölkerung dank dieser Mobilitätsstrategie vermehrt Verständnis für verkehrliche Massnahmen in der Stadt vermittelt werden.

Im Jahr 2008 wurden Art. 2^{ter} Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) zur Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung (Abs. 1) und der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft (Abs. 2) in die Gemeindeordnung aufgenommen. Ebenfalls Eingang in die Gemeindeordnung fanden im Jahr 2012 die Art. 2^{quinquies} GO und die Übergangsbestimmung Art. 124 GO mit neuen, konkreten verkehrlichen Zielen. Damit hat die Städtzürcher Stimmbevölkerung ehrgeizige Vorgaben im Umwelt-, Energie- und Verkehrsbereich festgesetzt. Zur Priorisierung von Massnahmen, die diese ambitionierten Ziele im Mobilitätsbereich umsetzen, hat der Stadtrat 2012 das Programm «Stadtverkehr 2025» beschlossen.

In der Stadt Zürich wohnen und arbeiten immer mehr Menschen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich geht gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (RRB Nr. 309/2012) davon aus, dass der Bevölkerungszuwachs bis im Jahr 2030 etwa 200 000 Personen zählt. Die Stadt Zürich wird davon zu einem namhaften Anteil betroffen sein. Entsprechend steigen auch die Herausforderungen in Bezug auf eine gute Erreichbarkeit und eine nachhaltige Mobilität. Hinsichtlich einer Priorisierung wurde die Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2001 bewusst offen verfasst. Sie erscheint heute zu wenig fokussiert, um die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen. Darum erfolgt eine Anpassung an die oben erwähnten gesetzlichen Rahmenbedingungen und gesellschaftlichen Entwicklungen. Auf Grundlage der mit dem

Programm «Stadtverkehr 2025» gesetzten Prioritäten wurde deshalb die Mobilitätsstrategie 2001 aktualisiert, fokussiert und in «Stadtverkehr 2025», Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität überführt (Beilage). Sie löst die Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2001 ab, formuliert eine Vision und führt die folgenden sechs Ziele weiter aus:

- Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen
- Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern
- Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht erhöhen
- Anforderungen an die 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen
- Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen
- Qualität des öffentlichen Raums steigern

Im Gegensatz zur Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2001 wurden konkrete Schwerpunkte gesetzt. Ausgewählte Massnahmen, die zur Zielerreichung einen wesentlichen Beitrag leisten, werden in den so genannten Aktionsplan aufgenommen. Der jährliche Bericht zu «Stadtverkehr 2025» ist Bestandteil der Strategie und dokumentiert anhand von Indikatoren die Wirkung, gibt Auskunft über die Umsetzung der Massnahmen im Aktionsplan und die Zielerreichung. Bestandteil der Strategie ist auch die Kommunikation und die Zusammenarbeit zum Thema Verkehr und Mobilität, die insbesondere die Gespräche mit den Nachbargemeinden und -regionen sowie die Sensibilisierung der Bevölkerung in den Vordergrund stellen.

3. «Stadtverkehr 2025», Bericht 2013

3.1 Allgemeine Bemerkungen

Der Bericht 2013 zu «Stadtverkehr 2025» (nachfolgend «Bericht 2013», Beilage 2) aktualisiert die 17 Indikatoren (Bericht 2013, S. 8 ff.), für die nun mehrheitlich neue Zahlen für das Jahr 2013 vorliegen. Im Bericht 2013 liegt der Schwerpunkt bei der Umsetzung des Aktionsplans mit 26 Massnahmen (Bericht 2013, S. 20 f.). Bei den meisten Massnahmen konnten bereits wichtige Fortschritte erreicht werden, wie z. B. die Durchführung der öffentlichen Planaufgabe für die Aufwertung des Quartierzentrums Albisrieden und die Neugestaltung des Utoquais (Riviera). Beide Projekte sind Massnahmen, die das Ziel der Aufwertung von Stadträumen in Quartierzentren verfolgen (Bericht 2013, S. 20 f.). Die Wirkung dieser Massnahmen wird jedoch erst in den künftigen Berichtsjahren festzustellen sein. Die in der Gemeindeordnung verankerte Übergangsbestimmung von Art. 124 GO zu den verkehrlichen Massnahmen, wonach der prozentuale Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden soll, bleibt ein ehrgeiziges Ziel.

3.2 Aktionsplan

Der Aktionsplan ist Teil von «Stadtverkehr 2025». Er enthält – wie oben bereits erwähnt – Massnahmen (Bericht 2013, S. 20–26), die einen besonderen Beitrag zur Umsetzung der sechs Ziele von «Stadtverkehr 2025» leisten. Insgesamt sind im Jahr 2013 fünf neue Massnahmen zur Strassenlärmsanierung, zum Verkehrsmanagement und zur Aufwertung von Bahnhöfen in den Aktionsplan aufgenommen worden:

- Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen
- Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse
- Optimierungspaket für mehr Sicherheit an Knoten
- Kurzfristiges Optimierungspaket Bahnhöfe
- Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten

Neben den neuen Massnahmen wird die bestehende Massnahme «Attraktivitätssteigerung Buslinie 31» ergänzt mit der Verlängerung der Buslinie 31 nach Witikon. Die Stadt Zürich legte in einem gemeinsamen Prozess mit dem Quartierverein Witikon die Basis für eine direkte Busverbindung von Witikon zum Hauptbahnhof.

Das mit STRB Nr. 1111/2013 beschlossene Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung» bildet die Grundlage unter anderem für Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen (vgl. Massnahme «Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen» in oben erwähnter Aufzählung) sowie für weitere Tempo-30-Abschnitte auf kommunalen Strassen. Letztere werden in die bestehende Massnahme «Tempo 30 auf kommunalen Strassen» integriert.

Zur Umsetzung der Massnahme «Kompensation Parkplätze Blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze» wurde ein verwaltungsinterner Leitfaden erarbeitet. Dabei wird geprüft, ob im Rahmen von Neu- und Umbauten Blaue-Zone-Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten von anderen verkehrlichen Bedürfnissen, wie z. B. Radstreifen, aufgehoben werden können. Der Leitfaden wird in ausgewählten Pilotprojekten angewendet und getestet. Sobald genügend aussagekräftige Ergebnisse vorliegen, wird der Stadtrat über das weitere Vorgehen bezüglich dieser Massnahme informiert.

3.3 Ausblick

Die Realisierung vieler Projekte bedingt eine enge Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton. Nur ein gemeinsames Vorgehen, in politischer wie auch finanzieller Hinsicht, ist zielführend. Dies gilt für die grossen ÖV-Ausbauten im Bereich Tram und Bus, genauso wie für die Umgestaltung einzelner Strassenzüge zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. In der Stadt Zürich sind die entsprechenden Ausgaben teilweise noch zu bewilligen, und bei den Projekten können Rechtsmittel ergriffen werden. Es bedarf weiterhin grosser Anstrengungen auf politischer Ebene und in der Verwaltung, um die Massnahmen von «Stadtverkehr 2025» in den festgesetzten Zeiträumen umsetzen zu können. Zudem können externe Faktoren wie die wirtschaftliche Entwicklung oder die finanzpolitischen Rahmenbedingungen einen wesentlichen Einfluss auf den Fortschritt von «Stadtverkehr 2025» haben. Mit der rollenden Planung lässt sich die Umsetzung jedoch periodisch überprüfen, und bei Bedarf können die Prioritäten oder auch die Organisation angepasst werden. Gleichzeitig müssen die involvierten Dienstabteilungen eine möglichst umfassende Umsetzung des Aktionsplans anstreben, da erst das Zusammenspiel der einzelnen Massnahmen die angestrebte Wirkung erzielen wird.

4. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Aufwendungen des Tiefbauamts für die Realisierung der Massnahmen aus dem Aktionsplan von «Stadtverkehr 2025» sind im Budget 2014 eingestellt und im Aufgaben- und Finanzplan 2014–2017 vorgemerkt. Die Kosten für Massnahmen in anderen Dienstabteilungen werden jeweils von diesen im Aufgaben- und Finanzplan eingestellt.

Auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beschliesst der Stadtrat:

1. Das Dokument «Stadtverkehr 2025» (Beilage 1 vom 26. März 2014), Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität, wird genehmigt und löst die Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2001 ab.
2. Das Dokument «Stadtverkehr 2025» (Beilage 2 vom 26. März 2014), Bericht 2013, wird zur Kenntnis genommen.

3. Die involvierten Dienstabteilungen werden beauftragt, die im Aktionsplan enthaltenen Massnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Ressourcen mit Priorität umzusetzen.
4. Mitteilung je unter Beilagen an die Stadtpräsidentin, die Vorstehenden des Finanz-, des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbau- departements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Stadtentwicklung, die Finanzverwaltung, die Dienstabteilung Verkehr, den Umwelt- und Gesundheitsschutz, das Tiefbauamt, Grün Stadt Zürich, das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe sowie den Energiebeauftragten.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin