



Stadt Zürich

STADTVERKEHR 2025

Beilage zum
BERICHT 2013

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

IMPRESSUM

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt

Beteiligte

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

Gestaltung/Fotografie: dreh gmbh, Zürich

nur als PDF erhältlich

Kontakt:

Telefon 044 412 27 22



www.facebook.com/stadtverkehr2025

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

Zürich, April 2014

INHALT

Darstellung des Zielbeitrags	4
Detaillierte Beschreibung der Massnahmen des Aktionsplans	5
Technische Erläuterungen zu den Indikatoren und Messgrössen	13

Darstellung des Zielbeitrags

Die Umsetzung der Massnahmen aus den verschiedenen strategischen Planungen wirkt sich immer auf mehrere Ziele gleichzeitig aus und trägt in unterschiedlichem Masse zur Zielerreichung bei.

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					
 VBZ-Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie	Deutlicher positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag
 Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag
 Masterplan Velo	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag
 Parkraumplanung und -bewirtschaftung	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag
 Strassenlärm-sanierung durch Tempo- und Verkehrsregimes	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag
 Mobilitätsberatung und Mobilitätsbildung	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag
 Verkehrsmanagement	Deutlicher positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag
 Aufwertung Bahnhöfe	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Deutlicher positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Kein wahrnehmbar positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag	Geringer positiver Beitrag

-  Deutlicher positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung
-  Geringer positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung
-  Kein wahrnehmbar positiver Beitrag der Massnahme zur Zielerreichung

Detaillierte Beschreibung der Massnahmen des Aktionsplans

Die folgende Liste zeigt die Massnahmen, die Bestandteil des Aktionsplans des Programms «Stadtverkehr 2025» sind. Es sind Massnahmen, die einen hohen Zielerfüllungsgrad aufweisen und priorisiert zu projektieren und umzusetzen sind. Die zeitliche Priorisierung leitet sich aus den jeweiligen strategischen Planungen ab und ist abhängig von den finanziellen Mitteln der Stadt.



VBZ Netzentwicklungsstrategie und Trolleybusstrategie

Die Netzentwicklungsstrategie der VBZ zeigt auf Basis der zu erwartenden Nachfrage auf, welche Tram- und Buslinien bis 2030 auszubauen sind. Bis 2025 wird auf dem VBZ-Netz mit einer Zunahme von insgesamt 60 Mio. Fahrgästen pro Jahr gerechnet. Die Ausbauten stellen die notwendigen Kapazitäten sicher, verbessern die Durchgängigkeit und verbinden die Stadt mit den Aussenquartieren und der Agglomeration.

Die Trolleybusstrategie der VBZ schlägt auf Basis der Nachfrageanalyse in einer ersten Etappe die Elektrifizierung von zwei Linien vor. Damit können 2300 Tonnen CO₂ gespart werden.

www.stadt-zuerich.ch/content/vbz/de/index/die_vbz/die_unternehmensentwicklung/zuerilinie_2030.html

MASSNAHMEN

ZIELE

FORTSCHRITT 2013

Tram Affoltern

Tramstrecke von Affoltern zum Bucheggplatz mit Anbindung an bestehendes Tramnetz. In einer zweiten Etappe soll das Tramnetz an den Bahnhof Oerlikon und weiter via Schwamendingen zum S-Bahnhof Stettbach (sog. Nordtangente) angebunden werden.

Das Tram ermöglicht eine leistungsfähige Erschliessung und städtebauliche Aufwertung des stark wachsenden Quartiers Affoltern und setzt städtebauliche Impulse. Die Nordtangente kann Impulse für die Stadtentwicklung entlang der Achsen Affoltern – Oerlikon und Stettbach – Oerlikon auslösen, fördert das Zentrum Oerlikon und unterstützt damit die Ziele der räumlichen Entwicklungsstrategie, die die Förderung einer polyzentrischen Stadtstruktur postuliert.

Im am stärksten belasteten Querschnitt in Affoltern werden bis 2030 ca. 20000 Fahrgäste pro Tag erwartet.

Die Absicht, in den nächsten ca. 10 Jahren das Tram Affoltern umzusetzen, wurde im Juli 2013 vom Stadtrat beschlossen.

Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zugänge S-Bahn-Station

Verlängerte Tramlinie über die sanierte Hardbrücke. Zusätzlich ist zur Inbetriebnahme der Linie 8 über die Hardbrücke eine neue HVZ-Linie zwischen Hardturm und HB geplant.

Die verlängerte Tramlinie 8 schafft eine zusätzliche tangentielle öV-Verbindung zwischen Zürich West und Aussersihl. Damit werden der Bahnhof Hardbrücke ans Tramnetz angeschlossen und die wachsenden Gebiete in Zürich West erhalten zusätzliche öV-Kapazitäten. Im Weiteren werden durch die neue Tangentiallinie Innenstadt und Hauptbahnhof entlastet. Gleichzeitig ermöglicht die Verbindung eine Fortsetzung für eine Tramverbindung auf der Rosengartenstrasse.

Im am stärksten belasteten Querschnitt (Hardbrücke) werden bis 2030 ca. 20000 zusätzliche Fahrgäste erwartet.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Bewilligung für den Bau der «Tramverbindung Hardbrücke inkl. Zugänge S-Bahn-Station» im Frühling 2013 erteilt. Damit konnte die Detailplanung im Hinblick auf den im Jahr 2015 geplanten Baustart an die Hand genommen werden. Nachdem der Stadtzürcher Gemeinderat den Objektkredit über gut 11 Millionen Franken beschlossen hatte, beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Staatsbeitrag von rund 76 Millionen Franken. Die Inbetriebnahme ist spätestens auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen.

MASSNAHMEN**ZIELE****FORTSCHRITT 2013****Tramlinie 2 bis Schlieren (Limmattalbahn)**

Die Tramlinie 2 soll ab Lindenplatz neu über die Altstetterstrasse zum Bahnhof Altstetten geführt und nach Schlieren verlängert werden mit Anschluss an die Limmattalbahn.

Mit der Verlegung und Verlängerung der Tramlinie 2 wird der Bahnhof Altstetten im Süden ans Tramnetz angebunden und damit zur öV-Drehscheibe zwischen Stadt und Agglomerationen mit einer neuen, attraktiven Direktverbindung Schlieren-Innenstadt.

Bis 2030 werden die folgenden Frequenzen erwartet:

Altstetterstrasse 15 000 Fahrgäste

Badenerstrasse 20 000 Fahrgäste

Im Sommer 2013 wurde das Vorprojekt abgeschlossen. Aufgrund von Widerständen im Quartier und politischen Vorstössen zur Linienführung soll 2014 der Dialog mit dem Quartier über Verkehrsführung und Aufwertung aufgenommen werden.

Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 und Verlängerung nach Witikon

Auf der Achse zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Altstetten wird langfristig der Bau einer Tramlinie 1 ins Auge gefasst. Diese ist aufgrund der Nachfrage nicht prioritär. Jedoch sind auf dieser Achse die Buslinie 31 aufzuwerten und die Erschliessungsfunktion zu verbessern.

Dadurch werden die öV-Attraktivität auf dieser Achse erhöht und das Angebot verbessert. Dank vermehrter Eigentrossierung mit separaten Busspuren steigt die Zuverlässigkeit auf dieser Linie und die Reisezeit sinkt, was die Attraktivität erhöht. In der Kanonengasse werden ca. 15 000 Fahrgäste pro Tag erwartet.

Zudem wird die Linie 31 ab Hegibachplatz zum Klusplatz und weiter nach Witikon verlängert.

Damit kann dem seit langem geäusserten Wunsch von Witikon nach einer direkten Verbindung in die Innenstadt bzw. zum HB entsprochen werden.

Die Planungsstudien zur Attraktivitätssteigerung und zur Verlängerung nach Witikon wurden 2013 gestartet.

Elektrifizierung Buslinien 80 und 69

Aufgrund der hohen Nachfrage bzw. des grossen Entwicklungspotenzials sind die Linien 80 und 69 für die Umstellung besonders geeignet und sollen elektrifiziert werden.

Die Umstellung von Diesel- auf Trolleybusse führt zu einer Einsparung von Energie, da Elektromotoren u. a. dank Rekuperation effizienter sind sowie geringere Luftschadstoff- und Lärmemissionen aufweisen. Überdies bieten Trolleybusse mehr Flexibilität bezüglich der Gefässgrösse auf Linien mit starken Steigungen durch den Einsatz von Doppelgelenkbussen.

Das Vorhaben wurde in die Planung des ZVV aufgenommen und vom Kantonsrat beschlossen. Die Inbetriebnahme soll etappiert ab 2017 stattfinden.

KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025**rund CHF 600 Mio.**

Gesamte Investitionskosten für Tram Affoltern, Tramverbindung Hardbrücke inklusive Zugänge S-Bahn-Station, Tramlinie 2 bis Schlieren, Elektrifizierung Linien 69 und 80 sowie Verlängerung Buslinie 31 nach Witikon.



Verkehrskonzept Innenstadt und Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ)

Das Verkehrskonzept Innenstadt beinhaltet vier Teile: Koexistenz, Velo, Parkierung und Anlieferung/Taxi. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen können die hohen Verkehrsaufkommen besser bewältigt werden, was allen Verkehrsteilnehmenden weit über die Stadt hinaus einen Nutzen bringt. Die urbanen Qualitäten werden dadurch verbessert und der Stadtraum aufgewertet.

www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/mobilitaet/verkehrskonzepte.html

Mit der Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren werden gleichzeitig mehrere Ziele erreicht: Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr, Aufwertung des öffentlichen Raums, höhere Aufenthaltsqualität sowie bessere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

MASSNAHMEN

ZIELE

FORTSCHRITT 2013

Aufwertung und Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse

Auf der Uraniastrasse wird der MIV neu im Gegenverkehr geführt, womit die Sihlstrasse und ein Abschnitt der Bahnhofstrasse vom Verkehr entlastet werden.

Durch diese Kanalisierung auf der Uraniastrasse können die Sihlstrasse sowie der dazwischenliegende Abschnitt der Bahnhofstrasse weitgehend vom MIV befreit werden. Der Fussverkehr erhält mehr Raum und der Stadtraum wird aufgewertet. Bisher belastete Strassen werden beruhigt.

Die Vorstudie befindet sich im Abschluss. Umsetzung 2017–19 vorgesehen.

Neugestaltung Riviera

Mit einer einstreifigen Verkehrsführung für den Autoverkehr im Bereich der Riviera wird Platz geschaffen für eine dritte Baumreihe. Gleichzeitig kann ein Veloweg im Gegenverkehr eingerichtet werden, womit der Velo- und der Fussverkehr getrennte Wege erhalten. Im gesamten Projektperimeter wird Tempo 30 eingeführt.

Die Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten mehr Platz (Boulevard), die Velofahrenden ein Eigentrassée und eine direkte Querung von und zum See. Gleichzeitig wird die Verbindung vom Oberdorf an die Limmat infolge der Neugestaltung verbessert (Optimierung der Verkehrsflächen, kürzere Übergänge, Tempo 30).

Die Projektpläne wurden zur Mitwirkung der Bevölkerung (§13 Strassengesetz) öffentlich aufgelegt. Die Bauprojektierung ist angelaufen. Die Realisierung ist für 2017 vorgesehen.

Aufwertung Quartierzentrum Albisrieden

Das Quartierzentrum wird umgestaltet und erhält ein neues Verkehrsregime: Im Zentrum gilt künftig Tempo 30 mit Mischverkehr, Mehrzweckstreifen und öV-Bevorzugung. Das Betriebskonzept bevorzugt den öV mit einer Kaphaltestelle und Verkehrsdosierung.

Die Umgestaltung und das neue Betriebskonzept bewirken eine Aufwertung des Quartierzentrums insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Mischverkehr und Mehrzweckstreifen ermöglichen vielfältige, kurze und sichere Querungen, erleichtern das Linksabbiegen und mindern die Trennwirkung der Strasse. Tempo 30 und der Verzicht auf Fussgängerstreifen tragen zur Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses und zu erhöhter Verkehrssicherheit bei. Behinderungen des öV werden minimiert. Die kombinierte Tram-/Bus-Haltestelle und der umgestaltete Knoten Fellenbergstrasse erhöhen den Komfort für Fahrgäste. Dies unterstützt auch die FLAMA West.

Die Projektpläne wurden zur Mitwirkung der Bevölkerung (§13 Strassengesetz) öffentlich aufgelegt. Die Realisierung ist für 2016 bis 18 vorgesehen.

Aufwertung Quartierzentrum Morgental

Zusammen mit Quartiervereinsvertretenden und in Absprache mit dem Kanton wurde ein Projekt zur Aufwertung des Quartierzentrums entwickelt. Es wird umgestaltet und erhält ein neues Verkehrsregime: Stadtauswärts werden Trams und Busse auf der Albisstrasse an einer Kaphaltestelle halten. Zudem wird nach Inbetriebnahme Tempo 30 gelten.

Das Projekt soll das Quartierzentrum in Wollishofen aufwerten. Beruhigte Zonen in der Mutschellenstrasse und konstante Geschwindigkeiten auf tiefem Niveau in der Albisstrasse steigern die Aufenthaltsqualität und erhöhen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende. Zudem soll das Umsteigen Tram-Bus verbessert werden.

Das Projekt wurde 2011 vom Regierungsrat nicht genehmigt. Die Überarbeitung befindet sich in der Schlussphase. Die Realisierung ist für 2016–18 vorgesehen.

KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025

CHF 25 Mio. Gesamtkosten für Neugestaltung Riviera und Aufwertung Fussgängerzone Sihlstrasse/Bahnhofstrasse.

CHF 25 Mio. Gesamtkosten für Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren Albisrieden und Morgental.



Masterplan Velo

Der Masterplan Velo strebt drei Hauptziele an: 1. Steigerung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr, 2. Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden, 3. Zunahme der Velonutzung bei allen Personengruppen, insbesondere bei Kindern und Jugendlichen.

Dazu sind sechs Handlungsfelder definiert:

1. Attraktive und sichere Infrastruktur mit einem Haupt- und einem Komfort-Routennetz und genügend Veloabstellplätzen, 2. Verkehrsklima und -verhalten verbessern mit Sensibilisierung und Kontrollen, 3. Schulung und Motivation verschiedener Zielgruppen, 4. Verankerung und Förderung des Veloverkehrs in der Verwaltung, 5. Kommunikation und Dienstleistungen, 6. Evaluation und Wirkungskontrolle. Mit diesen Stossrichtungen und den entsprechenden Massnahmen sollen die Velofrequenzen bis 2025 in der Stadt verdoppelt werden.

www.stadt-zuerich.ch/masterplanvelo

MASSNAHMEN

ZIELE

FORTSCHRITT 2013

Velostation Süd

Am Hauptbahnhof soll die Velostation Süd mit zusätzlichen 1750 Abstellplätzen erstellt werden.

Dadurch wird die Kapazität der Veloabstellplätze für die Velo-/öV-Umsteiger erhöht, um die erwartete Nachfragesteigerung aufnehmen zu können. Dies ist ein wichtiger Schritt für die Förderung der Intermodalität und Velonutzung.

Das Bauprojekt wurde abgeschlossen und soll ab Juni 2015 realisiert werden. Die Kostengenehmigung erfolgt im Frühling 2014 durch den Gemeinderat. Bei einem allfälligen Referendum wird das Volk im September 2014 über die Vorlage abstimmen müssen. Die Inbetriebnahme ist für Juni 2017 geplant.

Veloroute Sihl-Limmat und Veloquerung Hauptbahnhof

Die Veloroute ist Teil des Komfortrouthenetzes gemäss Masterplan und bereits weitgehend bestehend, muss aber an einzelnen Stellen ergänzt und verbessert bzw. neu erstellt werden. Ein wichtiger Lückenschluss ist der Ausbau des bestehenden Stadttunnels unter dem Hauptbahnhof zu einem Veloweg sowie einer Veloabstellanlage für ca. 1800 Velos mit direktem Zugang zur Passage Sihlquai.

Die Veloroute entlang Sihl und Limmat führt als die innenstadtquerende Verbindung zu einer Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs innerhalb der Stadt Zürich und in die Nachbargemeinden, insbesondere auch für weniger geübte Velofahrende. Die Route verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Hauptbahnhofs.

Die Veloquerung Hauptbahnhof schliesst eine wichtige Lücke der Komfortroute Sihl-Limmat.

Die Planungen auf den wichtigsten Abschnitten laufen und sind auf gutem Weg. Für den Sihlquai ist 2014 die Planaufgabe gemäss §13 vorgesehen, die Umsetzung für 2017/2018. Aufgrund des schärfer ausgelegten Gewässerschutzgesetzes sind bestimmte Massnahmen kaum in bester Qualität umsetzbar (Querungen Utobrücke und Wipkingerbrücke). Die Inbetriebnahme der Veloquerung Hauptbahnhof ist für 2017 vorgesehen.

Veloroute Seebecken

Um das Seebecken soll von der Roten Fabrik bis zum Seefeldquai ein durchgehender Zweirichtungsveloweg erstellt werden.

Durch die separate Veloroute werden die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr minimiert und die Attraktivität der Veloroute signifikant vergrössert. Mit der Verbesserung der Anschlüsse an die Seegemeinden werden die Vernetzung und die Erreichbarkeit der City erhöht.

Auf sämtlichen Abschnitten laufen Planungen. 2014 sind Planaufgaben auf dem Mythenquai und dem General-Guisan-Quai vorgesehen. Die Umsetzung verzögert sich aufgrund der Komplexität der Projekte und der nötigen Koordination. Die Realisierung erfolgt etappenweise bis 2018.

Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse–Talstrasse

Durchgehende Innenstadtquerung zwischen Hauptbahnhof und See. Hindernisse für eine komfortable Verbindung sind heute zum einen die Parkplätze, die sich im Perimeter des Historischen Kompromisses befinden, zum andern die engen Platzverhältnisse an Verkehrsknoten, die kaum Spielraum für gute Lösungen lassen.

Eine komfortable Route vom See zum Hauptbahnhof macht das Velofahren in der Innenstadt sicherer und attraktiver.

Für die «Innenstadtquerende Veloroute Löwenstrasse–Talstrasse» wurden die Anpassungsarbeiten der Strassenmarkierung in der Talstrasse vom Polizeidepartement verfügt. Es sind Einsprachen eingegangen. Das nötige Bauprojekt für die Komplettierung der Route ist noch nicht gestartet. Die Realisierung erfolgt etappenweise bis 2017.

Veloverleih

Der Veloverleih in der Stadt Zürich soll ausgebaut werden.

Die Präsenz des Velos im öffentlichen Raum und das Image des Velos sollen gestärkt werden. Damit wird ein Beitrag zur Standortattraktivität geleistet.

Da die Frist zur Beantwortung der Motion bereits zweimal verlängert worden war, beantragte der Stadtrat zuhänden des Gemeinderats deren Abschreibung. Koordiniert mit dem Gegenvorschlag zur Veloinitiative wird der Stadtrat bis Ende Mai 2014 eine Kreditvorlage für ein automatisches Veloverleihsystem vorlegen.

Inbetriebnahme ca. 2016/17

KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025

CHF 55 Mio.

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



Mobilitätsberatung und Mobilitätsbildung

Die Beratungs- und Bildungsangebote der Stadt Zürich sollen informieren, sensibilisieren und konkrete Umsetzungsmöglichkeiten für eine nachhaltige Mobilität mit den Zielgruppen ausarbeiten. Die Angebote im Rahmen der Mobilitätsberatung und Mobilitätsbildung sind vor allem an Unternehmen (MIU), Quartiere, Siedlungen und Schulen gerichtet.

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

MASSNAHMEN

ZIELE

FORTSCHRITT 2013

Mobilität und Wohnen

Information und Beratung von Verwaltungen und Bewohnerinnen und Bewohnern städtischer Wohnsiedlungen sowie nachfolgend von privaten Genossenschaften zum Themenbereich Mobilität durch Beratungsangebote, Informationsmaterial und Aktionen zur Nutzung stadtgerechter Verkehrsmittel.

Die Bewohnerinnen und Bewohner sollen in Zusammenarbeit mit den Verwaltungen für ihr Mobilitätsverhalten und stadtgerechtere Alternativen sensibilisiert werden. öV, Fuss- und Veloverkehr sollen mittelfristig häufiger gewählt werden. Auf das Auto soll aufgrund attraktiver Alternativen immer häufiger verzichtet werden können.

Mit dieser Massnahme können zwischen 2014 und 2018 gesamthaft ca. 24 000 Personen, das heisst rund 6 % der Stadtbevölkerung, erreicht werden.

Für die Massnahme «Mobilität und Wohnen» wurden das Grobkonzept erstellt und die ersten Analysearbeiten gestartet. Die Stadt Zürich ist Partnerstadt im laufenden Forschungsprojekt «Mobilitätsberatung in Wohnsiedlungen – MIWO», aus welchem Erfahrungen und Erkenntnisse in die Angebotserarbeitung einfließen.

Mobilität für Jugendliche

Mit gezielten Informationen und Dienstleistungen werden Jugendliche für Verkehrsprobleme und nachhaltige Mobilitätsformen sensibilisiert.

Eine frühe Sensibilisierung von Jugendlichen hat eine nachhaltige Wirkung auf das zukünftige Mobilitätsverhalten und erhöht die Akzeptanz für weitere Massnahmen zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen.

Das Projekt «Mobilität für Jugendliche» wird in Zusammenarbeit mit dem ZVV durchgeführt. Zielgruppen sind entsprechend alle Mittelschulen und Berufsschulen in der Stadt und im Kanton Zürich. Im Grobkonzept wurden die Grundideen für das Bildungsangebot definiert. Eine Arbeitsgruppe ist daran, das Feinkonzept zu erstellen und anschliessend das Angebot auszuarbeiten.

KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025

CHF 0,5 Mio. / Jahr

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



Strassenlärmsanierung

Die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 auf kommunalen Strassenabschnitten ist ein wichtiger Schritt zur Strassenlärmsanierung, die bis 2018 abgeschlossen sein muss. Geplant sind im Rahmen von Massnahmen an der Quelle ebenfalls Geschwindigkeitsreduktionen auf Einfallsachsen von heute 60 km/h auf 50 km/h respektive 80 km/h auf 60 km/h, die Reduktion auf Tempo 30 in Quartierzentren und einzelnen ausgewählten überkommunalen Strassen sowie die Prüfung von Tempo 30 nachts auch auf dem Hauptstrassennetz. Damit können die übermässigen Strassenlärmbelastungen kostengünstig und spürbar reduziert werden. Gleichzeitig erhöhen sich die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Eine wirkungsvolle Massnahme auf dem Ausbreitungsweg ist die Einhausung Schwamendingen mit Überlandpark, die zudem die Trennung des Quartiers beseitigt.

www.einhausung.ch

www.stadt-zuerich.ch/tempo30

MASSNAHMEN

ZIELE

FORTSCHRITT 2013

Überlandpark (Einhausung Schwamendingen)

Einhausung der Nationalstrasse N01/40 im Gebiet Schöneich-tunnel bis Aubrugg in Schwamendingen

Dies ermöglicht einen optimalen Lärmschutz und eine Verbesserung der Luftqualität für die angrenzenden Wohngebiete. Das Bauvorhaben und die dazugehörige Verbreiterung sowie attraktive Gestaltung der Unterführung Saatlenstrasse sollen ausserdem die durch die Autobahn getrennten Quartierteile Schwamendingen Mitte und Saatlen wieder zusammenbringen und einen neuen öffentlichen und qualitativ hochwertigen Freiraum schaffen. Insgesamt wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität markant verbessert. Es werden rund 5000 Einwohnerinnen und Einwohner von übermässigem Lärm entlastet.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat das Projekt Einhausung Schwamendingen mit Überlandpark zusammen mit Stadt und Kanton optimiert. Die Projektanpassungen wurden im Herbst 2012 öffentlich aufgelegt. Die Fertigstellung ist auf 2021 vorgesehen. Die Finanzierung ist gesichert.

Tempo 30 auf kommunalen Strassen

Umsetzung von Tempo 30 auf kommunalen Strassenabschnitten zur Lärmsanierung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Der Pilotversuch Tempo 30 Kalchbühlstrasse hat im Realbetrieb gezeigt, dass mit Tempo 30 statt 50 die Lärmimmissionen um rund 3 dB(A) reduziert werden können. Diese Reduktion ist nicht nur messbar, sondern wird von der Wohnbevölkerung auch wahrgenommen.

Im Sommer 2013 wurde für die bereits 2012 beschlossenen Tempo-30-Streckenabschnitte auf kommunalen Strassen Tempo 30 verfügt. Dagegen gingen Einsprachen ein. Die Umsetzung kann erst nach Abschluss der Rechtsmittelverfahren erfolgen.

Im Dezember 2013 wurde vom Stadtrat das Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierung» beschlossen, welches weitere kommunale Strassenabschnitte ausweist, auf welchen künftig Tempo 30 gelten soll.

Geschwindigkeitsreduktionen auf überkommunalen Strassen

Umsetzung von Tempo 30 auf überkommunalen Strassenabschnitten insbesondere in Quartierzentren zur Lärmsanierung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr.

Reduktion der Geschwindigkeiten von 80 auf 60 km/h und 60 auf 50 km/h auf überkommunalen Strassenabschnitten zur Lärmsanierung.

Durch Angleichung der Geschwindigkeiten insbesondere in Quartierzentren wird eine Verstetigung des Verkehrsablaufs erreicht, was sowohl die Lärmimmissionen reduziert als auch die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität erhöht. Auch auf Strassen mit bis dato höheren Geschwindigkeiten (80 und 60 km/h) wird künftig langsamer gefahren – Lärmsanierung und Sicherheit.

Im Dezember 2013 wurde vom Stadtrat das Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierung» beschlossen, welches überkommunale Strassenabschnitte ausweist, auf welchen künftig Tempo 30 (statt 50), Tempo 50 statt 60 oder Tempo 60 statt 80 gelten soll.

KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025

rund CHF 300 Mio.

Gesamtkosten Überlandpark (Überdeckung Schwamendingen) sowie Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen auf kommunalen und überkommunalen Strassen.



Parkraumplanung und -bewirtschaftung

Mit dem historischen Parkplatzkompromiss in der Innenstadt und der Revision der städtischen Parkplatzverordnung hat die Stadt wichtige Eckpunkte für eine proaktive Parkraumpolitik gesetzt. Basierend auf verschiedenen politischen Vorstössen ist die weitere Umsetzung konkretisiert. Im Zentrum stehen die lenkungswirksame und effiziente Nutzung, der Flächengewinn durch Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone, die Förderung von autofreiem Wohnen und die Überprüfung von Parkplatzüberhängen bei städtischen Liegenschaften.

MASSNAHMEN

ZIELE

FORTSCHRITT 2013

Tarifanpassung weisse Parkplätze

Basierend auf dem politischen Vorstoss zur Preiserhöhung von Parkplätzen in der Innenstadt wird die Tarifstruktur von weiss markierten Parkplätzen hinsichtlich einer Optimierung der lenkungswirksamen und effizienten Nutzung überprüft. Insbesondere soll eine Angleichung der Tarife von oberirdischen Parkplätzen an die Parkhausgebühren geprüft werden.

Durch die Verteuerung und Ausdehnung der Bewirtschaftungszeiten der Strassenparkplätze verringert sich deren Attraktivität relativ zu den Parkhaus-Abstellplätzen. Letztere werden vermehrt benutzt. Dadurch ergibt sich eine Verringerung von Suchfahrten, da Parkhäuser via Parkleitsystem direkter angefahren werden. Gleichzeitig werden alternative Verkehrsmittel attraktiver.

Politische Beantwortung in Erarbeitung (Frist läuft im Herbst 2014 ab.)

Kompensation Parkplätze Blaue Zone im Rahmen der Erstellung privater Parkplätze

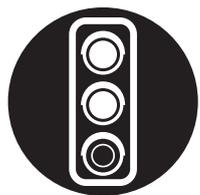
Ein Ausgleichsmechanismus soll zusätzliche Wohnparkplätze auf Privatgrund durch eine entsprechende Reduktion der Blauen Zone kompensieren. Der freiwerdende Raum soll zur Strassenraumaufwertung, zur Umsetzung des Masterplans Velo und zur öV-Beschleunigung genutzt werden.

Mit der kontinuierlichen Verlagerung der Parkplätze von Anwohnenden in der Blauen Zone auf den privaten Grund werden die freiwerdenden Strassenabschnitte zugunsten Aufenthaltsqualität, öV, Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Damit werden Leerstände auf Privatgrund vermieden.

Planungsstudie (Konzept) kurz vor Abschluss. Umsetzung spätestens ab 2015 vorgesehen.

KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025

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



Verkehrsmanagement

Seit Jahren stellt die Stadt mittels der Steuerung des Verkehrsflusses einen effizienten Ablauf des Gesamtverkehrs sicher. Dabei wird der öV konsequent bevorzugt. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten genügend Grünzeiten zur Querung der Strassen und der Veloverkehr sowie der MIV erhalten berechenbare Fahrzeiten.

MASSNAHMEN

ZIELE

FORTSCHRITT 2013

Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse

Die Rosengarten-Achse ist die einzige noch nicht gesteuerte Stadtzufahrt. Die Massnahme umfasst die Busspur Richtung Bucheggplatz (Verlängerung von der Hardbrücke bis zur Einfahrt Röschi-bachstrasse), die Lichtsignalanlage Höhe Wibichstrasse, die Anpassung des Brückenpfeilers der Passerelle Röschi-bachstrasse und Trottoirüberfahrten bei der Wibichstrasse.

Nur mittels LSA ist auch dieser Fluss zu kontrollieren und für alle Verkehrsmittel zweckmässig zu lenken. Dabei kann der öV durch Bevorzugung an der LSA und durch eine Busspur konsequent bevorzugt werden.

Der Stadtrat hat das Projekt im Oktober 2013 festgesetzt. Die Realisierung ist für 2015 vorgesehen.

Optimierungspaket für mehr Sicherheit an Knoten

An vereinzelt von Lichtsignalen gesteuerten Knoten besteht das Potenzial, die Sicherheit und den Verkehrsfluss zu optimieren. Dies wird mit Anpassungen der Steuerung, des Verkehrsregimes oder der Infrastruktur erreicht.

Nach einer Untersuchung und Bewertung der lichtsignal-gesteuerten Knoten werden individuelle Massnahmen für den jeweiligen Knoten erarbeitet und umgesetzt.

Die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden wird durch eine möglichst einfache, verständliche und klare Verkehrsführung und -steuerung sichergestellt. Auch die gegenseitige Rücksichtnahme kann/soll zu höherer Sicherheit beitragen.

Die Planung wurde ausgelöst. Die Knoten mit Verbesserungspotenzial werden ermittelt. Die Realisierung der verschiedenen Massnahmen findet laufend ab ca. 2015 statt.

KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025

Noch keine umfassende Kostenschätzung vorhanden.

Umsetzung «Steuerung der Zufahrtsachse Rosengartenstrasse» rund CHF 6 Mio.



Aufwertung Bahnhöfe

Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie (DML) wird das Bahnverkehrsangebot in der Stadt Zürich massiv ausgebaut. Damit einher gehend wird rund um den Hauptbahnhof und beim Bahnhof Oerlikon die Zugänglichkeit wesentlich verbessert. Die wachsenden Personenfrequenzen erhöhen aber auch den Druck auf weitere städtische Bahnhöfe. Daher hat der Stadtrat für jeden Bahnhof konkrete Verbesserungsmassnahmen beschlossen.

MASSNAHMEN

ZIELE

FORTSCHRITT 2013

Kurzfristiges Optimierungspaket Bahnhöfe

In einem kurzfristig ausgerichteten Optimierungspaket sind alle Massnahmen zusammengefasst, die bis 2015 umgesetzt werden. Als Beispiel soll am Bahnhof Enge die Situation für den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert werden, indem die Vorfahrt in eine Begegnungszone umgewandelt und neue Velo-abstellplätzen installiert werden. Die Einführung von Tempo 30 auf der Seestrasse sowie ein neuer Zugang von Südwesten zum Bahnhof ergänzen diese Verbesserungen.

Mit der Umsetzung von ca. 25 Massnahmen werden heutige Engpässe bis zum Vollausbau der Durchmesserlinie punktuell zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessert. Dabei werden neben kleineren Infrastrukturmassnahmen zusätzliche Velo-abstellplätze geschaffen und Anpassungen der Wegweisung durchgeführt.

Alle Massnahmen, die in diesem Rahmen zusammengefasst sind, wurden im Herbst 2013 vom Stadtrat beschlossen.

Die Umsetzung findet laufend bis Ende 2015 statt.

Verbreiterung westseitige Unterführung Bahnhof Altstetten

Eine längerfristig geplante Massnahme ist die Verbreiterung der westseitigen Unterführung am Bahnhof Altstetten. Diese ist ein zentrales Bindeglied der Quartierteile nördlich und südlich der Gleise. Durch die bauliche Entwicklung insbesondere in Altstetten Nord akzentuiert sich dieser Engpass zunehmend. Die Verbreiterung bietet zudem die Chance, auch eine direkte Veloverbindung herzustellen.

Durch die Verbreiterung werden die Kapazitäten, die in den Spitzenzeiten nicht mehr ausreichen, erhöht, die Umsteigebeziehungen Bahn-Bahn und Bahn-Bus verbessert und der regionale Veloweg umgesetzt.

Die Planungsstudie wurde ausgelöst.

KOSTENSCHÄTZUNG BIS 2025

rund CHF 60 Mio.

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

Technische Erläuterungen zu den Indikatoren und Messgrössen

Die folgenden Erläuterungen ergänzen den Bericht 2013 für technisch Interessierte. Aufgeführt sind die Indikatoren, die im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» den Grad der Zielerreichung zeigen. Die verwendeten Messgrössen werden detailliert beschrieben sowie die Datenherkunft aufgezeigt.



ZIEL

Modalsplit von öV, Velo- und Fussverkehr erhöhen

Indikator 1

Verkehrsmengen auf dem Stadtgebiet

Messgrösse öV

Ab 2012: Effektive Personenkilometer pro Jahr (ohne Fernverkehr Bahn, S-Bahnen, Postauto-Linien, Forchbahn, Rigibahn, Polybahn), vor 2012: Rückrechnung anhand Anzahl Einstiege, indexiert, VBZ

Messgrösse Fuss

Bis 2012: Frequenzen Fussverkehr an fünf Querschnitten (Handzählungen während Spitzenstunde an Sihlbrücken zwischen Postbrücke und Stauffacherbrücke),
ab 2013: Frequenzen Fussverkehr an 16 Querschnitten (Handzählungen während Spitzenstunde zusätzlich Limmatbrücken zwischen Wipkingerbrücke und Wehr Höngg, Wollishofen, Kreis 6) sowie mittlere Anzahl Passanten pro Tag an 17 permanenten Zählstellen, indexiert, TAZ

Messgrösse Velo

Bis 2009: Frequenzen Veloverkehr an 13 Querschnitten (Handzählungen während Spitzenstunden an Sihlbrücken zwischen Postbrücke und Stauffacherbrücke, Wollishofen, Kreis 6),
ab 2013: Frequenzen Veloverkehr an 18 Querschnitten (Handzählungen während Spitzenstunde zusätzlich Limmatbrücken zwischen Wipkingerbrücke und Wehr Höngg) sowie mittlere Anzahl Velos pro Tag an 11 permanenten Zählstellen, indexiert, TAZ

Messgrösse MIV

Mittlere Anzahl Motorfahrzeuge pro Tag, an 55 Zählstellen (ohne Zählstellen an der Stadtgrenze, mind. 60% gültige Messtage, nur Messtage ohne Datenausfall), indexiert, DAV/SSZ

Bemerkungen

Die Stadt Zürich erhebt die Verkehrsmengen auf dem Stadtgebiet regelmässig (teilweise permanent) für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öV, den Velo- und Fussverkehr. Für den MIV gibt es bereits seit vielen Jahren ein Netz von insgesamt etwa 80 fest installierten, automatischen Dauerzählstellen. Seit 2005 wird auch im öV automatisch gezählt. Für den Veloverkehr gibt es seit 2009 derzeit 11 fest installierte, automatische Zählstellen. Das Zählstellennetz für den Fussverkehr befindet sich im Aufbau, erste Zählstellen wurden im Laufe des Jahres 2013 installiert. Die Zählzeiten für den Fuss- und Veloverkehr werden durch regelmässige Handzählungen an Querschnitten während der Spitzenstunden ergänzt, die bis 1991 (teilweise weiter) zurückverfolgt werden können.

Indikator 2

Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

Messgrösse

Individuelle Nutzungshäufigkeit von öV, Velo und MIV, Bevölkerungsbefragung STE 2009, ab 2013 alle zwei Jahre

Indikator 3

Modalsplit

Messgrösse

Anteile der auf dem Stadtgebiet zurückgelegten Wege aller Verkehrsteilnehmenden (Wohnbevölkerung, Pendlerinnen und Pendler, Besuchende) nach Hauptverkehrsmittel an durchschnittlichem Wochentag; Binnen-, Ziel- und Quellverkehr ohne Transitverkehr; Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Statistik

Bemerkungen

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.

ZIEL

Angebot und Attraktivität des öV, Velo- und Fussverkehrs verbessern

Indikator 4

Messgrösse

Angebot öV (Bus, Tram)

Effektiv gefahrene Kurskilometer des öV auf dem Stadtgebiet (ohne S-Bahnen, Postauto-Linien, Forchbahn, Rigibahn und Polybahn), vor 2012 auf der Basis des Soll-Fahrplans, VBZ

Indikator 5

Messgrösse

Pünktlichkeit des öV

Erhebungen zur Pünktlichkeit, gewichtet mit den Aussteigezahlen: Anteil der Aussteigenden mit weniger als zwei Minuten, zwei bis fünf Minuten oder mehr als fünf Minuten Ankunftsverspätung, VBZ

Indikator 6

Messgrösse

Bemerkungen

Neue oder neu gestaltete Fusswege, Plätze und Begegnungszonen

Länge des neuen Fusswegnetzes in km, TAZ

Fussgängerinnen und Fussgänger sind auf ein engmaschiges Fusswegnetz angewiesen. Es soll aufgezeigt werden, wie die Vervollständigung des Fusswegnetzes gemäss kommunalem Verkehrsplan voranschreitet.

Messgrösse

Bemerkungen

Anzahl aufgewerteter Plätze und Quartierzentren, TAZ

Gehen ist Bewegung und Aufenthalt zugleich. Deshalb wird aufgezeigt, welche Plätze neu eingeweiht wurden und in welchen Quartierzentren Aufwertungsmassnahmen umgesetzt worden sind.

Messgrösse

Bemerkungen

Anzahl neuer Begegnungszonen, TAZ

Mit Begegnungszonen wird den Fussgängerinnen und Fussgängern die Verkehrsfläche in Wohn- und Geschäftsbereichen dauernd für nutzungsorientierte Bedürfnisse (Gehen, Flanieren, Spiel und Sport) zur Verfügung gestellt. Der Fussverkehr hat gegenüber dem Fahrzeugverkehr den Vortritt, er darf jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Indikator 7

Messgrösse

Bemerkungen

Qualität des Veloroutennetzes

Länge des Haupt- und Komfortrouthenetzes gemäss Masterplan Velo in Kilometer des erreichten Ausbaustandards, TAZ

Die im Bericht 2012 veröffentlichten Daten zum Veloroutennetz wurden nochmals überprüft und leicht korrigiert. Im Bericht 2013 ergaben sich daher leichte Abweichungen gegenüber den im Vorjahr publizierten Daten.

Indikator 8

Messgrösse

Zufriedenheit mit der Verkehrsqualität

Zufriedenheit mit der Qualität des öV, Fuss- und Veloverkehrs, Bevölkerungsbefragung STE 2009 (ab 2013 jedes zweite Jahr)

ZIEL

Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für den MIV nicht erhöhen

Indikator 9

Messgrösse

Bemerkungen

Kapazität des Strassenverkehrsnetzes

Aussage, welche Verkehrsmassnahmen im Bereich der Zufahrtsdosierung, der Signalsteuerung oder des Aus- bzw. Rückbaus des Strassennetzes im Berichtsjahr umgesetzt wurden, die eine Veränderung der Kapazität des Strassenverkehrsnetzes nach sich ziehen sowie das Ausmass der Kapazitätsveränderung.

Die Abbildung zur Entwicklung des MIV und der Fahrgastfrequenzen in den S-Bahnen an der Stadtgrenze sowie zur Bevölkerungsentwicklung veranschaulicht die Aussage zur Kapazitätsveränderung des Strassenverkehrsnetzes.

MIV: Querschnittszählungen an Zählstellen der Stadtgrenze. Durchschnittliches Aufkommen an Werktagen (mindestens 60 % gültige Messtage und nur Tage ohne Datenausfälle), indexiert, DAV/SSZ

öV: Frequenzen der S-Bahnen bei Ankunft respektive Abfahrt an den Bahnhöfen Oerlikon, Altstetten, Enge und Stadelhofen, an durchschnittlichen Werktagen, indexiert, ZVV

Wohnbevölkerung: absolute Zahlen, SSZ

Indikator 10

Messgrösse

Bemerkungen

Parkplatzangebot

Anzahl Strassenparkplätze in der Blauen Zone, Anzahl der weiss markierten Strassenparkplätze, Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in Parkhäusern, Anzahl der Strassenparkplätze und Parkplätze in Parkhäusern für behinderte Menschen, TAZ

Erhebung und Auswertung der Parkplatzdaten wurde 2013 differenzierter durchgeführt und in gerundeten Werten dargestellt. Es gibt daher leichte Abweichungen zu den im Vorjahr publizierten Daten.

ZIEL

2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

Indikator 11

Messgrösse
Bemerkungen

Primärenergiebilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Messgrösse: Primärenergieverbrauch in Watt pro Person und Jahr, alle zwei Jahre, UGZ
Grundlage für die Berechnung der Primärenergiebilanz für den Verkehr in der Stadt Zürich ist die Verkehrsleistung, Datenstand Mai 2012, die auf Modellrechnungen beruht. Zurzeit wird daran gearbeitet, diese Grundlagendaten qualitativ zu verbessern, so dass ab ca. 2015 präzisere Aussagen zum Primärenergieverbrauch möglich sein werden.
Die Primärenergiebilanz der gesamten Zeitreihe unterscheidet sich leicht von den im Vorjahr publizierten Werten. Revisionen erfolgten unter anderem bei den zugrunde gelegten Berechnungsmodellen für die einzelnen Energieträger. Basis für die Überarbeitung bildete eine externe Überprüfung der Statistiken (Qualitätssicherung), wobei diese in Zukunft jährlich stattfinden wird, um die Qualität der Ergebnisse sicherstellen zu können.

Indikator 12

Messgrösse
Bemerkungen

Treibhausgasbilanz – Detailbetrachtung Verkehr

Messgrösse: Treibhausgasemissionen in t CO₂-Äquivalente pro Person und Jahr, alle zwei Jahre, UGZ
Grundlage für die Berechnung der Treibhausgasbilanz für den Verkehr in der Stadt Zürich ist die Verkehrsleistung, Datenstand Mai 2012, die auf Modellrechnungen beruht. Zurzeit wird daran gearbeitet, diese Grundlagendaten qualitativ zu verbessern, so dass ab ca. 2015 präzisere Aussagen zur Treibhausgasemission möglich sein werden.
Die Treibhausgasbilanz der gesamten Zeitreihe unterscheidet sich leicht von den im Vorjahr publizierten Werten. Revisionen erfolgten unter anderem bei den zugrunde gelegten Berechnungsmodellen für die einzelnen Energieträger. Basis für die Überarbeitung bildete eine externe Überprüfung der Statistiken (Qualitätssicherung), wobei diese in Zukunft jährlich stattfinden wird, um die Qualität der Ergebnisse sicherstellen zu können.

ZIEL

Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen

Indikator 13

Messgrösse

Lärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

Massnahmen zur Lärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion in der Stadt Zürich nach Stand der Umsetzung.
Gemessen wird die Anzahl Personen, die an den betreffenden Streckenabschnitten wohnt und bereits von Lärmreduktionen profitiert bzw. bei geplanten Massnahmen nach der Umsetzung profitieren wird.
Die Anzahl wird ab 2012 kumuliert. Datenquelle: UGZ

Indikator 14

Messgrösse

NO₂-Belastung (indirekter Indikator)

Konzentration der NO₂-Jahresmittelwerte an der Stampfenbachstrasse in Zürich in µg/m³, UGZ

Indikator 15

Messgrösse

Verkehrssicherheit

Bemerkungen

Anzahl verunfallte Personen (Verletzte und Tote) bei Verkehrsunfällen nach Verkehrsart (zu Fuss, Velo, MIV, öV), indexiert, DAV
Der von der Stadt Zürich (Dienstabteilung Verkehr) jeweils im März publizierten Verkehrsunfallstatistik liegen andere Abgrenzungskriterien und Auswertungsschwerpunkte zugrunde. Die Zahlen sind daher nicht direkt mit diesem Indikator vergleichbar.

15

Indikator 16

Messgrösse

Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit

Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit, Bevölkerungsbefragung Stadt Zürich, Erhebung alle vier Jahre, STE

ZIEL

Qualität des öffentlichen Raums steigern

Indikator 17

Messgrösse

Aktivitäten der Stadt zur Verbesserung der Stadtraumqualität

Zustimmung zu Massnahmen für die Gestaltung des Stadtbilds und des öffentlichen Raums durch die Bevölkerung, Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich, STE

