

# Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom

06.06.2012

**693.**

## **Tiefbauamt, Stadtverkehr 2025, Vorgehen und Organisation**

**IDG-Status: öffentlich**

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1 Strategien Zürich 2025**

Eine gut funktionierende, stadtverträgliche Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung, um Zürichs Lebensqualität und Attraktivität zu gewährleisten. Der Stadtrat hat im Februar 2011 die aktualisierte Version «Strategien Zürich 2025» publiziert. Dazu wurden in Bezug auf die Mobilitätsthemen folgende Strategien formuliert:

- Die Stadt sucht zusammen mit Partnerorganisationen langfristige, innovative Lösungen für die Zukunft der urbanen Mobilität hinsichtlich der 2000-Watt-Gesellschaft.
- Die Stadt begegnet der Verkehrszunahme, indem sie Angebot und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs verbessert; sie tut dies im Rahmen der umfassenden Mobilitätsstrategie und mit dem Ziel, den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verändern.
- Die Stadt gestaltet den öffentlichen Raum so, dass er von allen benutzt werden kann, namentlich auch von Behinderten, Betagten und Kindern; Hindernisse und Sicherheitsrisiken werden reduziert.
- Die Stadt sucht stadtverträgliche Lösungen zur Abwicklung des motorisierten Verkehrs und ergreift Massnahmen zur Stadtreparatur in hochbelasteten Gebieten.

Die Stadt Zürich muss und will diese Strategien in einem komplexen Umfeld mit zahlreichen öffentlichen und privaten Akteuren und vielfältigen Ansprüchen umsetzen. Ihre starke Stellung innerhalb des Wirtschaftsraums versteht die Stadt als Verpflichtung zu sorgfältigem und partnerschaftlichem Vorgehen mit verschiedenen Akteuren inner- und ausserhalb der Stadt.

Diese Strategien entsprechen einer konsequenten Weiterführung der bisherigen Grundsätze der städtischen Verkehrspolitik. Der im September 2011 vom Stimmvolk genehmigte Artikel 2<sup>quinquies</sup> verankert analoge Zielsetzungen in der Gemeindeordnung und bekräftigt damit den eingeschlagenen Weg in der Verkehrspolitik.

#### **1.2 Artikel 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung**

Im künftigen Artikel 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung wird Folgendes verankert:

- 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.

Mit der Aufnahme des Artikels 2<sup>quinquies</sup> in die Gemeindeordnung werden die Priorisierung des öV, Fuss- und Veloverkehrs, die Sanierung hochbelasteter Gebiete sowie der stadtverträgliche Umgang mit dem motorisierten Verkehr gemäss «Strategien Zürich 2025» explizit in der städtischen Gesetzgebung verankert.

### 1.3 Übergangsbestimmung in der Gemeindeordnung

Im Zusammenhang mit dem künftigen Artikel 2<sup>quinquies</sup> wird die folgende Übergangsbestimmung in die Gemeindeordnung aufgenommen:

Der prozentuale Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis in zehn Jahren 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.

### 1.4 Bezug zu laufenden Planungen und Projekten

Bereits arbeitet die Stadt an zahlreichen Planungen und Projekten zur Umsetzung der Strategien 2025. Das regionale Gesamtverkehrskonzept, das die Grundlage für das kantonale Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation bildet, enthält ein Massnahmenpaket von rund 1 Milliarde Franken, das hauptsächlich die Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs beinhaltet. Es ist vom Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich zuhanden des Bundes ausgearbeitet worden. Weiter in Arbeit sind die Aktualisierung der VBZ-Netzstrategie 2025, die Realisierung eines Masterplans Velo, Massnahmen zum Lärmschutz an der Quelle (Ausweitung Tempo 30) sowie die Information und Beratung mittels Mobilitätsmanagement. Zu erwähnen ist zudem die Umsetzung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität.

### 1.5 Verkehrsentwicklung

Auf Stadtgebiet werden täglich rund 3 Millionen Wege<sup>1</sup> absolviert. Rund die Hälfte (57 Prozent) dieser Wege wird innerhalb der Stadt zurückgelegt (Binnenverkehr). Der Rest (43 Prozent) reicht über die Stadtgrenze hinaus und wird damit nicht nur vom städtischen Verkehrsangebot beeinflusst (Quell-/Zielverkehr). 39 Prozent aller im Stadtgebiet zurückgelegten Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr, 30 Prozent mit dem motorisierten Individualverkehr und 31 Prozent zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.<sup>2</sup> Der Modal-Split zugunsten des öV der Stadt Zürich ist sowohl im kantonalen wie im schweizweiten Vergleich sehr hoch.

Der öV hat in den letzten zwanzig Jahren bedeutend grössere Wachstumssprünge vollzogen als der Autoverkehr. Im öV hat sich die Zahl der Fahrgäste mehr als verdoppelt. Das Aufkommen im Autoverkehr hat sich mit 10 bis 20 Prozent Wachstum in den letzten zwei Dekaden vergleichsweise wenig verändert, wobei absolut gesehen dahinter nennenswerte Fahrzeugmengen stehen.<sup>3</sup>

Betreffend Trendentwicklung wird im Referenzszenario<sup>4</sup> davon ausgegangen, dass der motorisierte Individualverkehr von 2007 bis 2030 mit +3 Prozent nur noch geringfügig zunimmt, während für den öffentlichen Verkehr ein Wachstum von +39 Prozent erwartet wird und der Fuss- und Veloverkehr stagniert (Nachfrageentwicklung im Quell-/Ziel-Verkehr mit Bezug zur Stadt Zürich sowie Binnenverkehr, ausschliesslich Transit). Diese, wie auch die siedlungsstrukturellen Entwicklungen, machen deutlich, welchen anhaltend hohen Druck das Gesamtverkehrssystem auch weiterhin zu bewältigen hat.

---

<sup>1</sup> Agglomerationsprogramm der Stadt Zürich – Glattal, Endversion 24. Februar 2012, Amt für Verkehr des Kantons Zürich; Kapitel 2.3.1, Abbildung 27, Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich, 2010.

<sup>2</sup> Mikrozensus-Erhebung 2010 des Bundesamts für Statistik; Auswertungen der Stadt Zürich 2012 (SSZ, TAZ); alle Prozent-Angaben beziehen sich auf Anteil Wege am Gesamtverkehr auf Stadtgebiet.

<sup>3</sup> Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich (rGVK Stadt Zürich), Schlussbericht Juli 2011, Amt für Verkehr des Kantons Zürich und Tiefbauamt der Stadt Zürich; Kapitel 2.4.1.

<sup>4</sup> rGVK Stadt Zürich; Referenzszenario = Szenario mit Massnahmen, die entweder bereits in der Umsetzung sind oder deren Umsetzung als gesichert gilt, jedoch ohne weitere restriktive (steuernde) Massnahmen, wie beispielsweise die Umsetzung der Parkplatzverordnung oder Massnahmen im Rahmen der Zielsetzungen einer 2000-Watt-Gesellschaft.

## **2. Programm «Stadtverkehr 2025»**

Gestützt auf die Strategie 2025 sowie den künftigen Artikel 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung verfolgt der Stadtrat die bisherige erfolgreiche, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Verkehrspolitik konsequent weiter. Er nimmt den Auftrag der Stimmbevölkerung vom September 2011 ernst und setzt alles in seiner Macht stehende daran, die hoch gesteckten Ziele zu erreichen. Dazu lanciert er das Programm «Stadtverkehr 2025». Er trägt damit dem Umstand Rechnung, dass das Handlungsfeld Mobilität stark vernetzt ist und der Koordination verwandter städtischer Strategien sowie zahlreicher verschiedener Ansprüche eine hohe Bedeutung zukommt.

«Stadtverkehr 2025» legt die Schwerpunkte auf die Priorisierung und Beschleunigung wichtiger Schlüsselmassnahmen, die Prüfung innovativer Ansätze, den breiten Dialog mit massgebenden Entscheidungsträgern und Interessensvertretern sowie den Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft.

Der Stadtrat setzt eine departementsübergreifende Organisation ein, die mit dem Festlegen und Ausgestalten von Massnahmen sowie dem Begleiten und Steuern des Umsetzungsprozesses beauftragt und mit der stadtweiten Organisations- und Umsetzungsstruktur zur 2000-Watt-Gesellschaft verzahnt ist. Sie prüft, priorisiert und implementiert Massnahmen, die einen Beitrag zu den Zielvorgaben leisten, unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Entwicklung.

Zur Information und Sensibilisierung der Bevölkerung ist eine prägende, kohärente und städtisch abgestimmte Kommunikation zur Mobilität nötig. Mit einem stadtweiten gemeinsamen Label wird das koordinierte, zielgerichtete Vorgehen im Bereich Mobilität verdeutlicht.

## **3. Stossrichtungen**

Mit dem Programm «Stadtverkehr 2025» verfolgt der Stadtrat folgende Stossrichtungen:

### **Ausbau eines effizienten, attraktiven öffentlichen Verkehrs**

Der öffentliche Verkehr als effizientes Massentransportmittel muss den Hauptteil des Verkehrsaufkommens tragen. Im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal wird davon ausgegangen, dass in der Stadt Zürich der Mehrverkehr vollständig vom öffentlichen sowie vom Fuss- und Veloverkehr übernommen wird. Dazu braucht es eine Weiterentwicklung des Netzes und des Angebots.

Schlüsselvorhaben sind die Tramverbindung Hardbrücke, die Elektrifizierung der Buslinien 80 und 69, die Limmattalbahn einschliesslich neuer Linienführung Tram Nr. 2 Bahnhof Altstetten bis Schlieren, das Tram Affoltern, ein Busvorläufer zum Tram Rosengarten sowie die Beschleunigung an Kreuzungen.

### **Aufwertungen für den Fussverkehr**

Jeder Weg beginnt und endet mit einer Fussstrecke. Zu Fuss werden die Etappen vom Parkplatz zum Ladengeschäft, von der Tramstation zum Bahnperon, von der Bushaltestelle bis zur Haustüre zurückgelegt. Daher ist dieser Verkehrsart flächendeckend ein hoher Stellenwert einzuräumen.

Schlüsselvorhaben sind die neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse und die Neugestaltung Utoquai–Limmatquai. Zahlreiche weitere Neugestaltungen des öffentlichen Raums, aber auch Massnahmen zu Temporeduktionen tragen zu einer Verbesserung der Situation für die Zufussgehenden bei.

## **Verbesserung für den Veloverkehr**

Der Veloverkehr ist das für eine Stadt zugeschnittene Verkehrsmittel, da er ein zeitlich unabhängiges und rasches Vorwärtskommen auf kurzen und mittleren Distanzen ermöglicht. Die Voraussetzungen für den Veloverkehr, sowohl im Infrastrukturbereich als auch mit geeigneten Rahmenbedingungen, müssen verbessert werden, damit das Velo einen Teil des Autoverkehrs übernehmen kann. Dazu wird ein Masterplan Velo erarbeitet.

Schlüsselvorhaben sind die Umsetzung eines durchgehenden Netzes von sicheren Routen, ein Veloverleihsystem «Züri Velo», eine Veloquerung Hauptbahnhof einschliesslich Velostationen, die Velostation Oerlikon, die Veloroute Seebecken und die Velo-Flussroute Sihl-Limmat sowie eine Optimierung der Grünphasen bei Lichtsignalanlagen.

## **Aktive Parkierungspolitik**

Mit Vorgaben zum Angebot an Parkplätzen auf öffentlichem und privatem Grund werden wichtige Rahmenbedingungen gesetzt, z. B. mit der Revision der städtischen Parkplatzverordnung. Das Parkplatzangebot prägt sowohl die Nutzung des öffentlichen Raumes als auch die Wahl des Verkehrsmittels durch die Bevölkerung.

Schlüsselvorhaben sind die restriktive Handhabung der Parkierung bei städtischen Bauprojekten und die Bewilligungspraxis zur Förderung des autoarmen Wohnens. Weitere Massnahmen in der Tarifgestaltung und Parkraumplanung werden bearbeitet.

## **Beitrag zur besseren Umwelt- und Lebensqualität**

Heute ist ein grosser Teil der städtischen Bevölkerung übermässig mit Lärm und Luftschadstoffen belastet. Zudem wird die Senkung des Energieverbrauchs sowie der CO<sub>2</sub>-Emissionen angestrebt gemäss den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft. Die Mobilität muss einen substantziellen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität leisten.

Schlüsselvorhaben sind die Ausweitung von Tempo 30 sowie die Umsetzung des Masterplans Energie im Bereich Mobilität.

## **Intensiver Dialog und Beratung**

Nur im Dialog mit Partnerorganisationen, Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern, Interessensgruppen und Bevölkerung kann die Stadt ihre Ziele erfolgreich umsetzen. Dazu gehören auch der Aufbau und die Pflege von Allianzen. Der Verkehr ist ein grenzüberschreitendes Thema, das geografisch und institutionell übergreifend ist. Ebenso wichtig ist das Mobilitätsverhalten jeder Einzelperson. Nur mit Verhaltensänderungen vieler Verkehrsteilnehmenden kann das hochgesteckte Ziel erreicht werden. Dazu braucht es Sensibilisierung, Information und Beratung.

Schlüsselvorhaben sind die Mitwirkungsprozesse in den Quartieren (gemäss dem Legislaturschwerpunkt «Stadt und Quartiere gemeinsam gestalten») sowie Mobilitätsberatung für Schulen, Unternehmen und Siedlungen.

## **4. Vorgehen**

Zur Entwicklung und Umsetzung des Programms «Stadtverkehr 2025» wird eine Organisation mit folgenden Aufgaben eingerichtet.

**Kurzfristige Massnahmen:** In einem ersten Schritt werden kurzfristig umsetzbare Massnahmen identifiziert und implementiert, um möglichst rasch Ergebnisse erzielen zu können.

**Aktionsplan:** Zur Priorisierung der wirkungsvollsten und zentralen Massnahmen wird bis Ende 2012 ein Aktionsplan erstellt, der insgesamt etwa 25 Schlüsselmassnahmen der städtischen Verkehrspolitik umfasst. Der Aktionsplan wird verkehrsmittelübergreifend, inhalt-

lich und zwischen den beteiligten Stellen abgestimmt. Er ist im Laufe der Zeit zu ergänzen und anzupassen.

**Ideen-Plattform:** Es wird ein Vorgehensplan lanciert, um neue zukunftsgerichtete bzw. visionäre Ansätze aus Fachkreisen, Interessengruppen, Bevölkerung, Benchmarks oder Forschung zu sammeln und zur Diskussion zu stellen. Damit soll erreicht werden, dass nicht nur bestehende Planungen umgesetzt, sondern auch geeignete innovative Ideen einfließen.

**Dialog:** Die Gespräche mit Partnerorganisationen, Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern, Interessensgruppen und Bevölkerung werden mit geeigneten Massnahmen gestärkt, um Verständnis und Unterstützung für die städtischen Interessen zu finden.

**Kommunikation und Berichterstattung:** Die Botschaften im Bereich der Verkehrspolitik werden kongruent ausgerichtet und in einem departementsübergreifenden Auftritt verdeutlicht. Als Basis dient ein gemeinsames Kommunikationskonzept. Zentrales Instrument ist ein jährlicher öffentlicher Bericht. Dieser besteht aus einem Indikatorenset aus verschiedenen Kennzahlen sowie einer Berichterstattung zu Schlüsselmassnahmen und erzielten Fortschritten. Hierfür sind bis Ende 2012 geeignete Messgrössen zu erarbeiten und ein Controlling zu etablieren.

**Umsetzen:** Nach einer Aufbauphase, d. h. ab Mitte 2013, ist die Umsetzung der eingeleiteten Massnahmen zu begleiten. Anpassungen und Veränderungen sind rollend aufzunehmen, die Planungen zu aktualisieren, Entscheide zu erwirken und der Prozess kommunikativ zu begleiten.

**Mobilitätsstrategie:** In der zweiten Phase ab Mitte 2013 wird die Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2001 auf die aktuellen Ziele fokussiert, unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Entwicklung und der Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft.

## 5. Grundlagen der Berichterstattung

Die Berichterstattung zum Programm «Stadtverkehr 2025» erfolgt periodisch und bezieht sich jeweils auf ein Kalenderjahr; das erste Berichtsjahr ist 2012. Der Bericht macht Aussagen zum Stand der Zielerreichung, gestützt auf die «Strategie Zürich 2025» und den Artikel 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung. Dabei steht immer eine gesamtheitliche Betrachtung des Verkehrs im Vordergrund.

Neben qualitativen Aussagen wird die Entwicklung im Zeitverlauf durch ein Set von verschiedenen Indikatoren und Messgrössen dargestellt. Damit kann insgesamt eine Aussage zur Gesamtentwicklung gemacht werden. Weder eine Kennzahl alleine (wie z. B. der Modal Split), noch eine punktuelle Betrachtung sind geeignet, die langfristigen Ziele der «Strategie Zürich 2025» sowie des Artikels 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung zu messen.

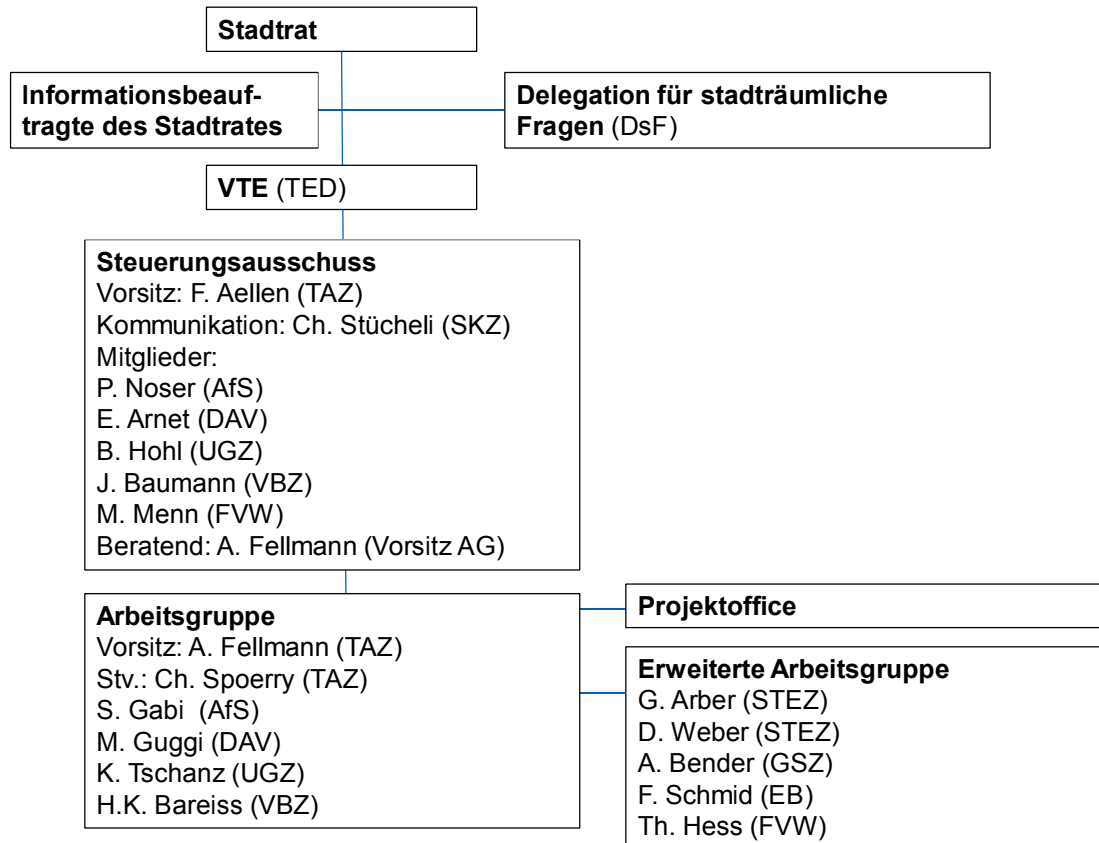
Aus diesen Überlegungen ist für den Stadtrat die quantitative Vorgabe des Modal Splits gemäss Übergangsbestimmung (prozentualer Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich) allein wenig geeignet, die Fortschritte betreffend der Zielsetzungen des Artikels 2<sup>quinquies</sup> abzubilden. Jedoch wird sich der Stadtrat als Basis zur Messung dieses Ausgangspunkts auf die Mikrozensus-Erhebung 2010 abstützen. Diese Erhebung wird alle fünf Jahre durch den Bund durchgeführt und liefert schweizweit vergleichbare Resultate. Basierend auf der Definition der Übergangsbestimmung (zurückgelegte Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs) liegt der im Rahmen des Mikrozensus 2010 erhobene prozentuale Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs bei 70 Prozent.

Der Zeitpunkt der Mikrozensus-Erhebung 2010 stimmt zwar nicht mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens überein, jedoch liegen die ausgewerteten Ergebnisse erst im Jahr 2012 vor, in dem voraussichtlich auch Artikel 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung in Kraft tritt. Der Stadtrat verzichtet auf eine punktuelle Erhebung im Jahr des Inkrafttretens, da die beschränkte

Aussagekraft (u. a. keine Vergleichbarkeit mit anderen Städten, keine langjährige Entwicklungsreihe) eines solchen Werts nicht im Verhältnis zum Erhebungsaufwand liegen würde.

## 6. Organisation und Zeitplan

### 6.1 Aufbauorganisation



Organigramm; Stand 31. Mai 2012

Der Steuerungsausschuss ist auf Direktionsebene angesiedelt. Die personelle Besetzung der Arbeitsgruppe und der erweiterten Arbeitsgruppe erfolgt durch den Steuerungsausschuss nach Absprache mit den beteiligten Stellen.

### 6.2 Verantwortung und Kompetenzen

Der Stadtrat ist direkter Auftraggeber und oberste Entscheidungsinstanz. Er ist verantwortlich für die koordinierte Umsetzung, verabschiedet den jährlichen Bericht sowie den Inhalt und die Anpassungen des Aktionsplans und entscheidet über die Form der Kommunikation.

Die Delegation für stadträumliche Fragen wird regelmässig orientiert und dient als Echo-raum.

Der Steuerungsausschuss führt im Auftrag des Stadtrats den Aktionsplan, überprüft die qualitativen und terminlichen Fortschritte der Umsetzungsarbeiten, reagiert auf Abweichungen, forciert die Umsetzung in der Linienorganisation und stellt die Koordination unter verwandten Strategiefeldern sicher. Die für die Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Aktionsplans beauftragten Departemente und Dienstabteilungen haben den Steuerungsausschuss regelmässig über den Stand der Umsetzung zu informieren. Der Steuerungsausschuss beurteilt Trends und Entwicklungen und kann in Zusammenarbeit mit den involvierten Stellen neue Prüfungsaufträge auslösen. Er ist für die Ressourcenplanung zuständig, die sowohl die notwendigen personellen und finanziellen Mittel für die Umsetzung

des Aktionsplans als auch den Mittelbedarf für die weiteren Aufgaben umfasst. Er bereitet die Beschlüsse des Stadtrats vor und wirkt bei der Kommunikation mit. Er verfügt über die notwendigen Kompetenzen, um die beschlossenen Massnahmen projektübergreifend und zeitgerecht umzusetzen.

Die Arbeitsgruppe hat die inhaltliche Verantwortung und erarbeitet die Massnahmen und Entscheidungsgrundlagen. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe koordinieren die Geschäfte innerhalb ihrer Dienstabteilung und stellen in ihrer Organisation die notwendigen Ressourcen sicher. Die Mitglieder der erweiterten Arbeitsgruppe werden themenbezogen eingebunden.

### **6.3 Zeitlicher Ablauf**

Die Aufgaben lassen sich in zwei Phasen gliedern. Die erste Phase (Aufbauphase) dauert etwa ein Jahr und ist primär dem Aufbau und Erarbeiten der Inhalte sowie der Kommunikation gewidmet. Im Zentrum stehen die Identifikation und Priorisierung von kurzfristigen Massnahmen, das Erstellen eines Aktionsplans, das Prüfen neuer Massnahmen im Rahmen einer Ideenplattform, der Kontakt zu Kanton, Bund, Nachbargemeinden, Interessengruppen und Bevölkerung, das Konzept für die jährliche Berichterstattung und die Kommunikation sowie das Erarbeiten einer Ressourcenplanung.

In einer zweiten Phase, voraussichtlich ab Frühling 2013, sind die Hauptaufgaben die Zusammenarbeit mit Kanton, Bund und Nachbargemeinden, das Steuern, Controlling sowie Aktualisieren des Aktionsplans, die Publikation der jährlichen Berichte sowie die Kommunikation. Für die im Aktionsplan enthaltenen Massnahmen sind die verantwortlichen Stellen zu bezeichnen. Diese sind für die Umsetzung sowie die regelmässige Information des Steuerungsausschusses verantwortlich. Der Steuerungsausschuss ist für das Controlling (Termine, Inhalte, Zielerfüllung) zuständig und muss bei Abweichungen Massnahmen anordnen bzw. beantragen sowie Prioritäten festlegen. Die Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2001 wird bezüglich aktueller Zielvorgaben fokussiert und aktualisiert.

## **7. Ressourcenplanung**

Die Umsetzung des Programms «Stadtverkehr 2025» führt zu einem Bedarf an zusätzlichen Stellen und Finanzmitteln.

Zulasten des Budgets 2012 fallen Kosten für das Konzept sowie für den inhaltlichen und organisatorischen Aufbau von «Stadtverkehr 2025» an.

Die notwendigen Finanzmittel ab dem Jahr 2013, z. B. für kurzfristig umsetzbare Massnahmen oder für eine beschleunigte Projektierung, werden im Rahmen des Budgetprozesses zur Genehmigung eingereicht. Ab dem Jahr 2013 wird eine zusätzliche Stelle im Tiefbauamt zur Umsetzung des Programms «Stadtverkehr 2025» notwendig. Die entsprechende Planstellenschaffung wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Basierend auf dem erarbeiteten Aktionsplan können ab dem Jahr 2014 für die verschiedenen Massnahmen detailliert die notwendigen, zusätzlichen Planstellen, Sach- und Personalkosten eingestellt bzw. eine Umverteilung eingeplant werden.

## **8. Chancen und Risiken**

Das Programm «Stadtverkehr 2025» bietet die Chance, der Förderung von umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln Schub zu geben. Mit einem stadtvträglichen Anteil an Autoverkehr und einer aktiven Parkierungspolitik kann Raum für andere Nutzungen gewonnen werden. Es lassen sich Synergien mit anderen gesetzlichen und politischen Vorgaben (z. B. 2000-Watt-Gesellschaft, Strassenlärmsanierung) nutzen und Verbesserungen in der Umwelt- und Lebensqualität erzielen.

Risiken liegen in einem fehlenden politischen Konsens über die Umsetzung von einzelnen Massnahmen sowie in Konflikten mit anderen Entscheidungsträgern oder Interessengruppen.

pen, die zu Blockierungen und Verzögerungen führen können. Wegen zahlreicher externer Einflussfaktoren sowie fehlender Ressourcen ist eine Verlagerung des Autoverkehrs im verlangten Zeitraum und vorgegebenen Umfang möglicherweise nicht realisierbar. Betrachtet man u. a. die freie Wahl des Verkehrsmittels, den hohen Pendleranteil, die Zuständigkeit des Kantons bzw. Bundes für Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen oder die beschränkten finanziellen Mittel zum Ausbau des öV-Angebots, bestehen zahlreiche Hürden in der Umsetzung. Aufgrund des knappen Raums ergeben sich zahlreiche Zielkonflikte zwischen allen Verkehrsmitteln sowie weiteren Ansprüchen an den öffentlichen Raum.

## **9. Nächste Schritte**

Dem Stadtrat werden Ende 2012 das Konzept zur jährlichen Berichterstattung sowie der Aktionsplan einschliesslich finanzieller und personeller Auswirkungen zum Beschluss vorgelegt. Die Verabschiedung des ersten öffentlichen Berichts durch den Stadtrat erfolgt im Frühjahr 2013. Der Steuerungsausschuss bereitet diese Geschäfte vor.

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

1. Die Stossrichtungen, das Vorgehen und die Organisation zum Programm «Stadtverkehr 2025» werden im Sinne der Erwägungen genehmigt.
2. Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorstehenden des Finanz-, des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs- und des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Stadtentwicklung, Human Resources Management, die Dienstabteilung Verkehr, den Umwelt- und Gesundheitsschutz, das Tiefbauamt, Grün Stadt Zürich, das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe und an den Energiebeauftragten.

Für getreuen Auszug  
die Stadtschreiberin