



Politikbereich

06

Verkehr

Langfristige Ziele

- 6.1** Der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr sind aufeinander abgestimmt, wirtschaftlich und umweltgerecht. Sie stellen die für einen konkurrenzfähigen Wirtschafts- und Lebensraum notwendige Mobilität sicher.
- 6.2** Das Strassenverkehrssystem ist funktions- und leistungsfähig unter Berücksichtigung der Umwelt, Siedlung und Landschaft.
- 6.3** Der öffentliche Verkehr ist leistungsfähig, zuverlässig und qualitativ hochwertig. Er übernimmt mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses.
- 6.4** Der Flughafen ist konkurrenz- und leistungsfähig und unterstützt die volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen des Kantons, wobei die Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs geschützt wird.

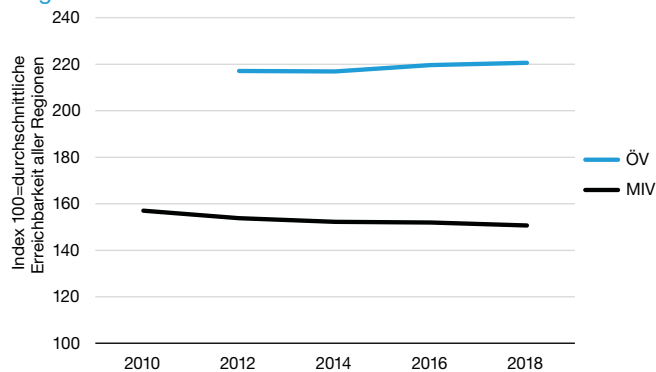
Zielerreichung

Die langfristigen Ziele im Politikbereich Verkehr sind in der Legislaturperiode teilweise erreicht worden. Die Verkehrsträger sind leistungsfähig und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Die zurückgelegten durchschnittlichen Tagesdistanzen haben im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr abgenommen. Der Anteil der überlasteten übergeordneten Strassen hat zugenommen: Die Kapazitätsgrenzen der Strassen werden vielerorts zunehmend erreicht. Der öffentliche Verkehr ist leistungsfähig. Bis 2015 übernahm er 54 Prozent des Verkehrswachstums. Unsicher ist, ob das Modal-Split-Ziel von mindestens 50 Prozent auch in Zukunft erreicht wird. Der Flughafen ist konkurrenzfähig. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm hat sich verschlechtert.

Sehr hohe regionale Erreichbarkeit

Der Kanton hat schweizweit die mit Abstand höchste regionale Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr. Diese ist in den vergangenen Jahren vor allem aufgrund der Angebotserweiterungen und -verbesserungen im Rahmen der vierten Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn noch einmal gestiegen. Auch im motorisierten Individualverkehr hat der Kanton Zürich weiterhin die höchste Erreichbarkeit schweizweit, jedoch mit verringertem Abstand vor dem nächstfolgenden Kanton. Seit 2012 ist im Kanton Zürich die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr aufgrund der zunehmenden Netzbelastung etwas gesunken.

Regionale Erreichbarkeit

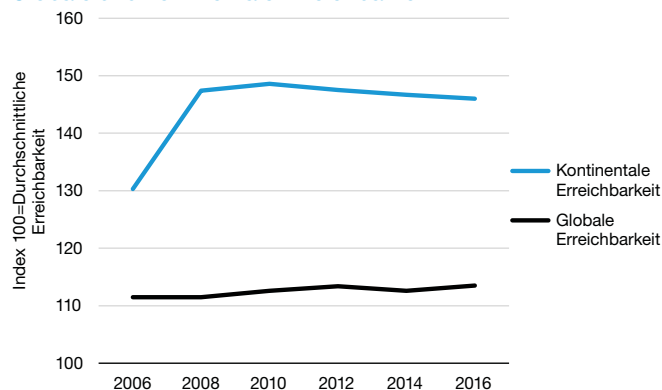


Quelle: BAK Economics AG

Globale und kontinentale Erreichbarkeit gewährleistet

Die globale und kontinentale Erreichbarkeit des Kantons Zürich werden durch die Qualität der Flugverbindungen bestimmt. Die globale Erreichbarkeit im Vergleich zu anderen Städten und Wirtschaftsregionen ist überdurchschnittlich und hat anhaltend zugenommen. In Europa kann mit einer Reisezeit von bis zu 3,5 Stunden – einer typischen Zeitspanne für eine innereuropäische Geschäftsreise – von Zürich aus fast die Hälfte (44,3 Prozent) des gesamten europäischen Bruttoinlandsprodukts erreicht werden. Mit den übrigen Verkehrsträgern sind nur 11 Prozent der europäischen Wirtschaftskraft innerhalb dieser Zeitspanne erreichbar.

Globale und kontinentale Erreichbarkeit

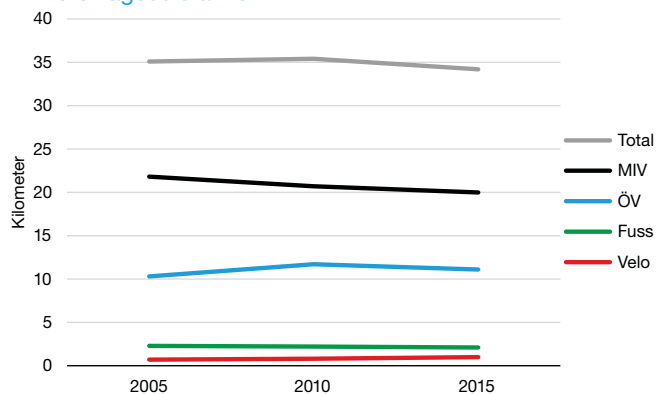


Quelle: BAK Economics AG

Sinkende Tagesdistanzen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr

Gemäss den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts 2018 sollen sich die Distanzen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr verringern, Velo- und Fussverkehr zunehmen, in der Summe aller Verkehrsmittel aber abnehmen. Die durchschnittliche Tagesdistanz ist seit 2010 leicht gesunken. Im motorisierten Individualverkehr, im öffentlichen Verkehr und im Veloverkehr sind die Tagesdistanzen leicht rückgängig, im Fussverkehr leicht gestiegen. Mit Ausnahme der Velonutzung wurden die Ziele erreicht.

Mittlere Tagesdistanzen

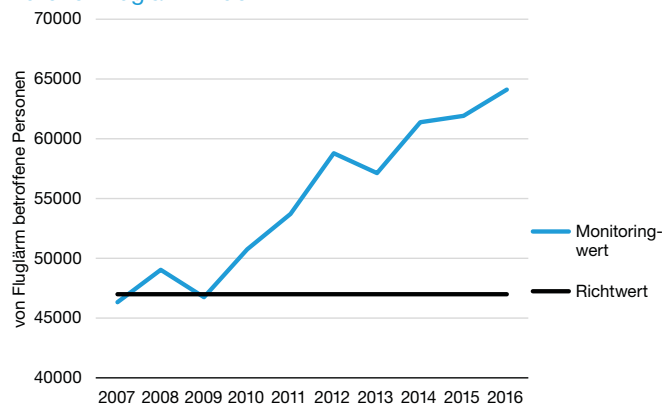


Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus Verkehr

Der Fluglärm hat zugenommen

Der Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Flughafenbetriebs hat sich verschlechtert. Der Monitoringwert des Zürcher Fluglärm-Indexes (ZFI), der die Zahl der tagsüber vom Fluglärm stark belästigten und in der Nacht im Schlaf gestörten Personen ausweist, überschreitet den Richtwert. Hauptgründe sind das aus Raumordnungssicht erwünschte Bevölkerungswachstum in der Flughafenregion und die Zunahme der Zahl der Nachtflüge nach 22 Uhr.

Zürcher Fluglärm-Index



Quelle: Amt für Verkehr des Kantons Zürich

Legislativziel RRZ 6.1: In den urbanen Räumen übernimmt der öffentliche Verkehr einen überdurchschnittlichen Anteil des Verkehrszuwachses. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist gesteigert

Massnahme	Stand	Umsetzung
<p>RRZ 6.1a Die Tramverbindung Hardbrücke im Dezember 2017 in Betrieb nehmen Die Tramverbindung konnte im Dezember 2017 in Betrieb genommen werden.</p>	Abgeschlossen	VD
<p>RRZ 6.1b Den Bau der 1. Etappe Limmattalbahnhof Altstetten–Schlieren 2017 beginnen mit dem Ziel der Inbetriebnahme im Dezember 2019 Die Planungs- und Bauarbeiten an der Limmattalbahnhof wurden seit dem Spatenstich Ende August 2017 gemäss Terminplan vorangetrieben. Die aktuelle Planung sieht die Inbetriebnahme des Abschnitts Zürich, Farbhof – Schlieren, Geissweid im Herbst 2019 vor. Die gesamte Strecke wird ab Dezember 2022 befahren.</p>	Abschluss 2019	VD
<p>RRZ 6.1c Die Agglomerationsprogramme der Generationen 1 und 2 zeitgerecht umsetzen Die Massnahmen im A-Horizont sind zu rund 70 Prozent entweder bereits umgesetzt, in andere Massnahmen überführt oder an den Bund als Massnahmenträger übergeben oder aber vom Planungsstand her so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten zwei Jahren realistisch ist. Bei den übrigen Massnahmen führen vielfältige Gründe zu Verzögerungen in der Umsetzung.</p>	Teilweise abgeschlossen	VD
<p>RRZ 6.1d Den Velonetzplan festlegen und als planerische Grundlage in den regionalen Richtplänen berücksichtigen Der Velonetzplan wurde 2016 vom Regierungsrat beschlossen und liegt nun den Planungsregionen als Grundlage für die regionalen Richtpläne vor.</p>	Abgeschlossen	VD
<p>RRZ 6.1e Die prioritären Massnahmen im Bereich Fussverkehr als A-Massnahmen mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation beim Bund einreichen Mit dem Massnahmenplan Fussverkehr besteht ein strategisches Instrument, um das Angebot für den Fussverkehr zu verbessern und auszubauen. Eine Reihe von Massnahmen wurde in das Agglomerationsprogramm 3. Generation aufgenommen.</p>	Abgeschlossen	VD
<p>RRZ 6.1f Die Finanzierungsbeschlüsse von wichtigen Gesamtverkehrsprojekten (MIV und ÖV) in den Städten Zürich und Winterthur ausarbeiten (Stadt Zürich: Rosengartentunnel und -tram; Stadt Winterthur: ÖV-Hochleistungskorridor und Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze) Der Kreditantrag für das Projekt Rosengartentunnel und -tram wurde vom Regierungsrat mit Beschluss vom 21. Dezember 2016 zusammen mit dem Spezialgesetz dem Kantonsrat überwiesen. Die Beratungen in den Kommissionen wurden abgeschlossen. Die Massnahmen in Winterthur sind aufgrund von politischen Unsicherheiten und Finanzierungsproblemen verzögert. Beim ÖV-Hochleistungskorridor geht die erste Etappe des Betriebs- und Gestaltungskonzepts in Bau, und bei der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ist der Prozess Masterplanung abgeschlossen.</p>	Teilweise abgeschlossen	VD
<p>Zielerreichung Das Ziel wird erreicht. Die Tramverbindung Hardbrücke wurde in Betrieb genommen. Die Planungs- und Bauarbeiten an der Limmattalbahnhof schreiten gemäss Terminplan voran. Der Velonetzplan wurde beschlossen und liegt als Grundlage für die regionalen Richtpläne vor.</p>		

Legislative Goal RRZ 6.2: The functionality of the transport system is also ensured with increasing mobility

Measure	Status	Implementation
RRZ 6.2a Punctual Preference Measures for Public Transport (ÖV) to Avoid Loss of Time and Connection Breaks The measures are implemented either continuously according to the currently most urgent problems or within the framework of the regional transport management (RVS) program.	Completion 2019	VD
RRZ 6.2b The priority measures according to the concept of regional transport management (RVS) are further implemented The implementation of the priority measures is proceeding, for example in the Limmattal and Glattal. In Uster, the planning of one of the most important measures, the new Greifensee road, is pending completion.	Completion 2019	VD
RRZ 6.2c The cantonal administration and companies support the mobility of their employees The project «Review of the introduction of a mobility management in the cantonal administrations» was completed under the involvement of eight cantonal institutions. The final report with recommendations from 15 January 2018 is pending.	Completion 2019	VD
RRZ 6.2d Expanding the road infrastructure in a planned manner The expansion projects entered in the plan are being implemented in accordance with the priority ranking, systematically planned and realized.	Completion 2019	VD

Target Achievement

The goal is achieved. Punctual preference measures for public transport to avoid loss of time and connection breaks were implemented either continuously according to the currently most urgent problems or within the framework of the regional transport management (RVS) program. Also the priority measures according to the concept RVS were further implemented. The final report of the project «Review of the introduction of a mobility management in the cantonal administrations» is pending. The expansion projects entered in the plan were systematically planned and realized.