

## Massnahmen zur Umsetzung der Städte-Initiative

Kurzfristig: innerhalb von drei Jahren

Mittelfristig: innerhalb von vier bis zehn Jahren

### ÖV-Massnahmen, die ohnehin in den nächsten Jahren umgesetzt werden:

- Neue Durchmesserlinie (die DML ist die wichtigste Massnahme des Kantons! Bringt im S-Bahn-Angebot nochmals eine markante Verbesserung.)
- Tram Zürich West
- Tram Hardbrücke

### Öffentlicher Verkehr

- Mittelfristig: Verlängerung Tram 15 nach Neu-Affoltern (Planung muss sofort beginnen). Vorteil: neue Direktverbindung eines Wachstumsquartiers in die Innenstadt, das zurzeit einen hohen Motorisierungsgrad und ein grosses Umsteigepotential aufweist. // Stadt und Kanton.
- Kurzfristig: Verlängerung Bus 31 nach Witikon; Vorteil: neue Direktverbindung in die Innenstadt von einem Quartier, das zurzeit einen hohen Motorisierungsgrad aufweist und ein hohes Umsteigepotential aufweist. // Stadt, evt. Kanton.
- Mittelfristig: Direkte Busverbindung von Unterengstringen-Oberengstringen in die Innenstadt. Vorteil: Diese Gemeinden sind verhältnismässig schlecht erschlossen, sei es über Frankental (Tram hat lange Fahrzeit) oder Bhf. Schlieren/Altstetten (mit S-Bahn Umweg). // Stadt und Kanton.
- Mittelfristig: direkte S-Bahnverbindungen von Altstetten nach Oerlikon und von Wiedikon nach Altstetten. Vorteil: Schnellere und direktere Verbindungen als via HB, entlasten diesen. // Kanton Zürich.
- Kurz-/Mittelfristig: Bevorzugung des ÖV auf Abschnitten, wo er regelmässig Verspätungen infolge Staus hat (Linie 13, Zwielfplatz bis Meierhofplatz; Linie 31, Zeltweg, Hohlstrasse; Linie 32, Langstrasse; Linie 33, Waffenplatzstrasse usw. vgl. GR 2009/146). // Stadt und Kanton Zürich.
- Kurzfristig: Bus-Ringlinie zu Hauptverkehrszeiten: Morgens: Bahnhofquai-Bucheggplatz-ETH Hönggerberg (direkt)-Meierhofplatz-Central-Bahnhofquai (wie 46er); abends genau umgekehrt. Vorteil: Bus fährt beide Male in Lastrichtung und wäre relativ gut ausgelastet. Entlastet bestehende Buslinien, braucht dabei relativ wenig zusätzliche Fahrzeuge. // Stadt Zürich.
- Kurzfristig: Tangentialbus Bhf. Oerlikon-Bucheggplatz-Rosengartenstrasse-Hardplatz-Bhf. Altstetten. Vorteil: Füllt Lücke im bestehenden Netz. // Stadt Zürich.

- Mittel-/langfristig: eine durchgehende ÖV-Spur in beide Richtungen auf der Westtangente von der Hardbrücke bis zum Milchbuck. // Stadt und Kanton Zürich.
- Mittel-/langfristig: Rosengartenram. // Stadt und Kanton Zürich
- Kurz-/Mittelfristig: Mit Eröffnung DML bessere ÖV-Erschliessung HB/Passage Sihlpost: Verlängerung Linien 67+76 über Werdstrasse-Kasernenstrasse-Sihlpost-Postbrücke-Gessnerallee zurück; Verlängerung Linie 66 von Sihlstrasse über Sihlporte-Kasernenstrasse-Sihlpost-Gessnerallee. Vorteil: Gibt Direktverbindungen von Quartieren in die Innenstadt, entlasten Trams von Wiedikon-Stauffacher-HB, erschliesst den HB mit dem ÖV, wo er es bis jetzt nicht ist. // Stadt und Kanton Zürich.

Mit Ausnahme der Tramverlängerung in Richtung Affoltern und den S-Bahn-Querverbindungen sind die meisten ÖV- Massnahmen relativ kostengünstig und rasch umsetzbar. Sie würden ausserdem Quartieren zugute kommen, wo der Motorisierungsgrad relativ hoch ist – optimales Preis-Leistungsverhältnis!

#### Fuss-/Veloverkehr

- Kurz-/Mittelfristig: Velowege, Fussverkehrsflächen und Autostrassen möglichst in der ganzen Stadt entflechten, wenn möglich mit unterschiedlichen Trasses und Velowege farblich markiert (z.B. mit orange). // Stadt und Kanton Zürich
- Eigentrasse Velorouten entlang aller Hauptachsen – Stadt/Kanton
- Kurz-/Mittelfristig: Fussgänger- und Veloweg über altes Lettenviadukt (Verbindung der Kreise 4 und 5) endlich realisieren. // Stadt Zürich.
- Fussgänger- und Veloverbindung über das Gleisfeld auf Höhe Eisgasse/ Hafnerstrasse. // Stadt Zürich.
- zusätzliche Fussgängerflächen rund um alle Stadtbahnhöfe, die mit der Durchmesserlinie zusätzliche Passagiere erhalten. // Stadt Zürich.
- Kurzfristig/Mittelfristig: Mehr gedeckte Veloabstellplätze beim Hauptbahnhof, etwa im bestehenden Abschnitt der Sihltiefstrasse. // Stadt Zürich und Kanton
- Kurzfristig/Mittelfristig: Ausbau des Angebots an gedeckten Veloabstellplätzen bzw. Velostationen bei den Bahnhöfen Stadelhofen, Oerlikon, Hardbrücke und Altstetten. // Stadt Zürich, SBB
- Kurz-/Mittelfristig: Intensivierung der Verkehrsausbildung, insbesondere Velofahren, an der Schule. // Stadt Zürich

#### Autoverkehr

- Mittelfristig: alle im städtischen Verkehrsrichtplan vorgesehenen Programm «Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren» umsetzen, wenn möglich überall mit Tempo 20 oder Tempo 30. // Stadt Zürich.

- Kurz-/mittelfristig: Tempo 20/Wohnstrassen statt Tempo 30 in Quartieren prüfen und umsetzen; Vorteil: macht die Quartiere noch wohnlicher, hält Parkplatzsuchverkehr und Schleichverkehr fern. // Stadt Zürich.
- Kurz-/Mittelfristig: Förderung von autofreiem Wohnen: entsprechende Zonen in den noch vorhandenen Entwicklungsgebieten ausscheiden. // Stadt Zürich.
- Kurzfristig: Nachtspernung (22.00 bis 8.00 Uhr) der Hönggerstrasse zur Beruhigung des Quartiers. // Stadt und Kanton Zürich.
- punktueller Abbau von Parkplätzen (ohne den vorerst den Parkplatzkompromiss in Frage zu stellen); überwiesene Motion zum Abbau Parkplatzüberhang zügig umsetzen. // Stadt Zürich.
- Kurz-/Mittelfristig: Analyse in allen Stadtquartieren, wo der Motorisierungsgrad hoch und Potential für die Förderung umweltfreundlicher Mobilität ist . // Stadt Zürich
- Kurz-/Mittelfristig: Mit Eröffnung Durchmesserlinie Sensibilisierungskampagne über die tatsächlichen Kosten der Automobilität; Vorteil: erreicht auch die Agglomerationsbevölkerung. // Stadt Zürich.