



Hans Schmieder
Akademie der Toblacher Gespräche
IM Kulturzentrum Grand Hotel Toblach
Dolomitenstrass 31
I-39034 Toblach

Zürich, 26. Juli 2006

Toblacher Gespräche im September 2006

Sehr geehrter Herr Schmieder

Sie erhalten die Zusammenfassung meines Referats für die Toblacher Gespräche vom 21. September 2006:

Zürich: Eine Stadt auf dem Weg zur Multimodalität

Zürich steht seit dem Jahr 2000 an der Spitze von Mercer's internationalen Bewertung zur Lebensqualität. Die Verkehrspolitik der Stadt Zürich leistet einen wesentlichen Beitrag dazu. Diese positive Situation soll auch in Zukunft erhalten bleiben. Heute beträgt der gesamtstädtische Modal Split bei den zurückgelegten Wegen rund 65% für den Umweltverbund (Fuss-, Velo und öffentlicher Verkehr) und 35% für den motorisierten Individualverkehr. Prognosen gehen davon aus, dass es in Zürich bis im Jahr 2025 zusätzlich 25'000 Einwohnende und 60'000 Arbeitnehmende hauptsächlich in den Entwicklungsgebieten geben könnte. Diese Verdichtung stellt an die Bewältigung der städtischen Mobilität in einem bereits heute stark belasteten Verkehrssystem eine grosse Herausforderung dar.

Im Jahr 2001 hat der Stadtrat deshalb eine neue Mobilitätsstrategie genehmigt. Anstelle einer sektoriellen Verkehrsmittelpolitik, die jedes Verkehrsmittel einzeln für sich betrachtet, steht die Entwicklung einer ganzheitlichen und vernetzten Mobilitätskultur im Vordergrund. Nur eine sinnvolle Kombination aller Verkehrsmittel mit ihren Stärken und optimalen Einsatzgebieten deckt die zukünftige Mobilitätsnachfrage stadtgerecht im Sinn der Nachhaltigkeit ab. Mobilitätsvorhaben sind neu mittels Checklisten und 21 Kriterien auf ihre Strategiekonformität hin zu überprüfen.

In den Jahren 2002 bis 2005 fand die Konkretisierung statt und die Umsetzung wurde in Gang gesetzt. Das Fundament der Nachhaltigkeit wurde mit 18 Teilstrategien ergänzt, welche die Mobilität aus unterschiedlichsten Blickwinkeln beleuchten. Sie geben Haltung und Argumente der städtischen Verkehrspolitik wider. Das vom Stadtrat Ende 2005 genehmigte Dachpapier fasst diese zu 8 wichtigen Prinzipien zusammen:

- Angebots- statt nachfrageorientierte Mobilitätsplanung

Mobilitätsplanung kann nur unter konsequenter Berücksichtigung der Belastbarkeiten der Lebensräume und mit verantwortungsvollem Umgang mit dem beschränkt zur Verfügung stehenden Platz und einer optimalen Vernetzung der Verkehrsmittel erfolgreich sein. Der Ausbau des Strassennetzes wie beispielsweise die Westumfahrung Zürich ziehen deshalb flankierende Massnahmen zur Sicherung der Entlastungswirkung und zum Schutz vor Mehrverkehr mit sich. Die 4-streifige nationale Stadtzufahrt von Westen, die in den 60er Jahren beinahe als Autobahn umgesetzt wurde, wird in den nächsten Jahren zu einem Boulevard mit Tramtrasse und Fussgängerstreifen umgebaut.

- Berücksichtigung der Personenbeförderungskapazität

Die Mobilitätsbedürfnisse werden vermehrt an der Kapazität der Personenbeförderung ausgerichtet. In einer solchen Betrachtungsweise schneidet der öffentliche Verkehr verglichen mit dem motorisierten Individualverkehr sehr gut ab und bildet das Rückgrat der städtischen Mobilität. So beträgt die Personenbeförderungsleistung in der Spitzenstunde in die City im Verhältnis öffentlicher Verkehr zu motorisiertem Individualverkehr rund 9:1. Die Knotengestaltungen und die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs mittels Lichtsignalanlagen, separaten Trassen und kurzen Umlaufzeiten richten sich darauf aus. Wenn immer möglich, werden Fussgängerstreifen mit langen Grünphasen eingesetzt.

- Mehr Koexistenz statt Verkehrstrennung

Mit der „Koexistenz“ strebt die Stadt eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme an. Wo Möglichkeiten bestehen, soll durch die Strassenraumgestaltung die Dominanz des motorisierten Verkehrs abgebaut und durch eine neue Aufteilung des Strassenquerschnitts Platz zugunsten anderer Mobilitätsbedürfnisse sowie städtebaulicher Akzente geschaffen werden. Der Verkehrsfluss soll dabei gleichmässig auf insgesamt tieferem Niveau gewährleistet werden. Dies hat Reduktionen im Treibstoffverbrauch, in den Luftschadstoffen, Lärmemissionen und auch bei den Aggressionen im Verkehr zur Folge. Kaphaltstellen (vorgezogene Trottoirs bei den Haltestellen) verbessern die Erreichbarkeit der Trams und Busse und Mehrzweckstreifen (eine Kombination von Linksabbiegeraum für den Autoverkehr und Querungshilfe für die Zu Fuss Gehenden) helfen mit, den beschränkten Strassenraum sinnvoll zu nutzen.

- Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung

Für die noch schlecht erschlossenen Entwicklungsgebiete orientieren sich die Mobilitätskonzepte an ehrgeizigen Zielsetzungen: Der Anteil mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegter Wege soll auf 50%, der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs auf 20% gesteigert werden. Dazu sind entsprechend restriktive Parkplatzregelungen und auch neue Fahrtenmodelle, welche die Anzahl zulässiger Fahrten pro Teilgebiete festlegen, nötig. Die Stadt Zürich setzt zudem auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs: Neuer zusätzlicher Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und rund 11 neue Tramkilometer in den nächsten 20 Jahren.

- Schaffen und Nutzen einer Stadt der kurzen Wege

Der Fussverkehr ist der erste und letzte Meter jedes Weges. Das Wegenetz, die Zugänglichkeiten, die Aufenthaltsbereiche, die Parks, die gute Versorgung mit Geschäften und diejenige mit Naherholungsmöglichkeiten sind Voraussetzungen für ein nachhaltiges Funktionieren der Mobilitätsabwicklung. Die Stadt fördert Tempo 30 und Tempo 20-Zonen in den Quartieren und wertet den öffentlichen Raum auf.

- Mobilitätsmanagement als Ergänzung zur Infrastrukturplanung

Verhaltensänderungen bis hin zu einem situationsgerechten Einsatz der Verkehrsmittel müssen mittels Marketing und Managementmassnahmen bei der Bevölkerung postuliert werden. Das Mobilitätsangebot muss bekannt sein. Bei grossen Bauarbeiten am Verkehrssystem sind Alternativangebote bereit zu stellen und zugänglich zu machen. Grössere Unternehmen werden von der Stadt mit einer Mobilitätsberatung unterstützt.

- Optimierung der Gesamtverkehrsabwicklung

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Flexibilisierung der bestehenden Verkehrskapazitäten verbessern die Berechenbarkeit der Reisezeiten. Ein störungsfreier Betriebsablauf im öffentlichen Verkehr steht im Vordergrund. Mit Parkleitsystemen sollen Suchfahrten reduziert werden. Zudem ist die Stadt an der Entwicklung von neuen Formen der Strassenbenützungsgebühren wie Road Pricing interessiert, dies im Sinn des Verkehrsmanagement wie auch dem des Verursacherprinzips.

- Förderung der verkehrsmittel- und stadtübergreifenden Vernetzung

Umsteigepunkte sind mit gutem Angebot an Abstell- und Umsteigeplätzen und mit attraktiven Zugänglichkeiten zu versehen. Die Potenziale der kombinierten Transportkette sind auszuschöpfen, schon heute benützen 15% der Verkehrsteilnehmenden mehr als ein Verkehrsmittel (ohne Fussverkehr) für die Bewältigung ihres Weges. Aktive städtische Interessensvertretung bei übergeordneten Planungen und eine Optimierung der Finanzierungsinstrumente für den Agglomerationsverkehr (kantonaler Verkehrsfonds, Strassenfonds, Agglomerationsfonds) sind unerlässlich.

Um eine allseits gelebte Mobilitätskultur erhalten zu können, setzt sich die Stadt für eine Bereitstellung von einfach zugänglichen Informationen zu allen Angeboten einer situationsgerechten Mobilität ein. Sie gibt beispielsweise den populären Stadtplan „MAP Zürich“ mit Informationen und Kontaktadressen zu sämtlichen Verkehrsmitteln des Umweltverbands heraus. Bekannt wurde die Mobilitätsstrategie vor allem durch die Kampagne «Mobilität ist Kult(ur)» mit einer jährlichen Sommeraktion, die auf ausgewählte Zielgruppen fokussiert ist. Im Sommer 2003 fand die Aktion «Mobilspele» mit spielerischen Installationen zum Thema Verkehr in der Innenstadt statt. Mit dem Slogan «*Velostadt Züri*» wurden 2004 geführte Velotouren organisiert. Den vorläufigen Höhepunkt bildete die Aktion 2005 «Züri z'Fuess» mit Stadtpaziergängen und Hörrundgängen durch verschiedene Quartiere, bei der über 60'000 Personen erreicht werden konnten.



4 / 4

Die diesjährige Sommeraktion mit dem Motto «Underwägs, aber schlau!» thematisiert die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität. Unter anderem mit einem Spiel wird gezeigt, wie Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden können: Denn die Verkehrslandschaft in und um die Stadt Zürich ist keine Monokultur. Wer auch mal umsteigt, gewinnt und spart Zeit, Geld und Nerven.

www.stadt-zuerich.ch/mobilitaetskultur