

Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich

Umsetzung der Mobilitätskultur - Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien



Beschlossen vom Stadtrat am 7. September 2005

Inhalt:

| | |
|---|----|
| Einleitung: Ganzheitliche Mobilitätskultur anstelle sektorieller Verkehrsmittelpolitik..... | 1 |
| Prinzip: Angebots- statt nachfrageorientierte Mobilitätsplanung | 3 |
| Prinzip: Berücksichtigung der Personenbeförderungskapazität..... | 4 |
| Prinzip: Mehr Koexistenz statt Verkehrstrennung | 5 |
| Prinzip: Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung..... | 6 |
| Prinzip: Schaffen und Nutzen einer Stadt der kurzen Wege | 7 |
| Prinzip: Mobilitätsmanagement als Ergänzung zur Infrastrukturplanung | 8 |
| Prinzip: Optimierung der Gesamtverkehrsabwicklung | 9 |
| Prinzip: Förderung der verkehrsmittel- und stadtübergreifenden Vernetzung..... | 10 |
| Ausblick: Verwaltungsinterne Umsetzung der Mobilitätsstrategie | 11 |

Arbeitsgruppe Mobilitätsstrategie

Ruedi Ott, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (Vorsitz)
Karin Schulte, Stadtentwicklung Zürich
Hansruedi Wymann, Dienstabteilung Verkehr
Karl Tschanz, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Umweltschutzfachstelle
Andy Fellmann, Tiefbauamt, Verkehrsplanung
Nica Pola, Amt für Städtebau
Ernst Berger, Verkehrsbetriebe Zürich
Pascal Regli, MOVE RAUM, Fachsekretariat Mobilitätsstrategie

Einleitung: Ganzheitliche Mobilitätskultur anstelle sektorieller Verkehrsmittelpolitik

Die Verkehrspolitik vergangener Jahrzehnte war eher sektoriell ausgerichtet: Die Verkehrsarten wurden für sich betrachtet, gegenseitige Wechselbeziehungen und Ergänzungen vernachlässigt. Städtebauliche Aspekte der Verkehrsräume und Gestaltungsqualität wurden der Verkehrsabwicklung untergeordnet.

Mobilitätsstrategie als Antwort auf Herausforderungen

Die am 9. Mai 2001 vom Stadtrat beschlossene Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich strebt eine ganzheitliche Betrachtung an, welche die wechselseitigen Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln, auch über die Stadtgrenzen hinausführend, berücksichtigt. Nur eine sinnvolle Kombination aller Verkehrsmittel mit ihren Stärken und optimalen Einsatzgebieten kann die zukünftige Mobilitätsnachfrage stadt- und umweltverträglich abdecken. Ziel ist es, optimale Mobilitätsvoraussetzungen für die Entwicklung der Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs-, Kultur-, Sport- und Tourismusstadt Zürich zu schaffen. Dafür hat der Stadtrat den Grundsatz der Nachhaltigkeit als übergeordneten Entwicklungsrahmen festgelegt. Nachhaltiges Handeln ist ein Prozess, bei dem die Auswirkungen der Mobilität auf die Bereiche Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt im Sinne der Vorsorge ganzheitlich berücksichtigt werden. Dabei werden Betroffene in die Meinungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen.

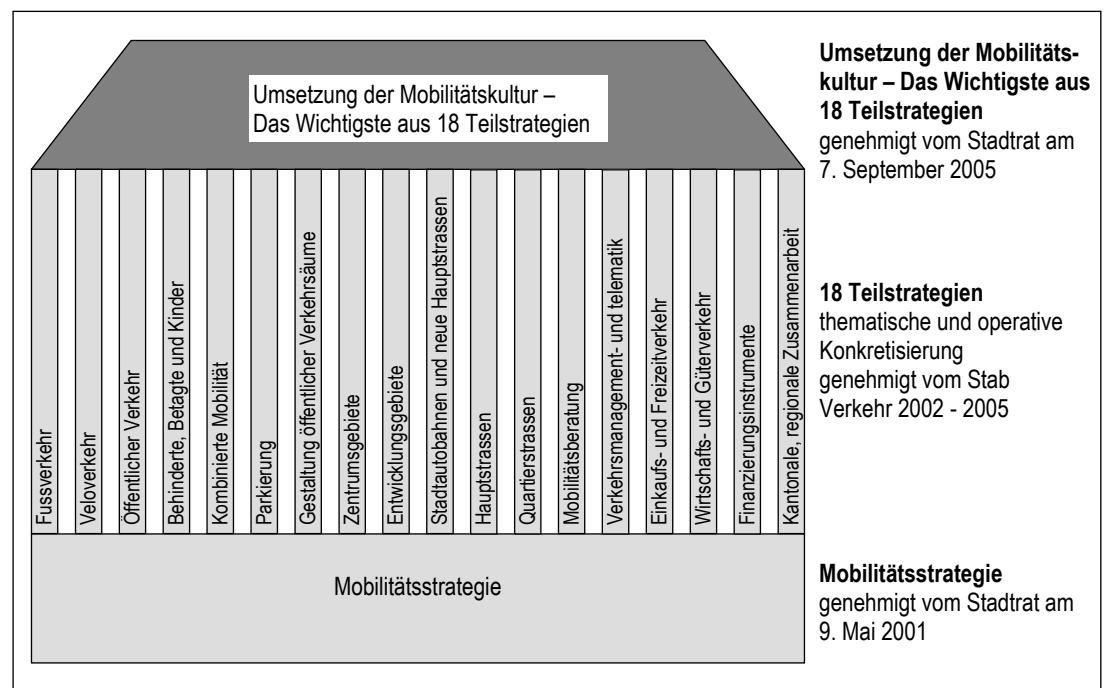
Strategische Handlungsschwerpunkte der Stadt

In der Mobilitätsstrategie sind die Handlungsschwerpunkte festgelegt, die bei allen Massnahmen und Projekten eingehalten werden müssen:

- Bestehendes optimieren und vernetzen
- Infrastrukturen gezielt ergänzen
- Horizonte für eine stadtgerechte Mobilität öffnen
- Innovationen entwickeln und fördern
- Kostenwahrheit anstreben und Finanzierung flexibilisieren

Teilstrategien zur Konkretisierung der mobilitätsrelevanten Massnahmen

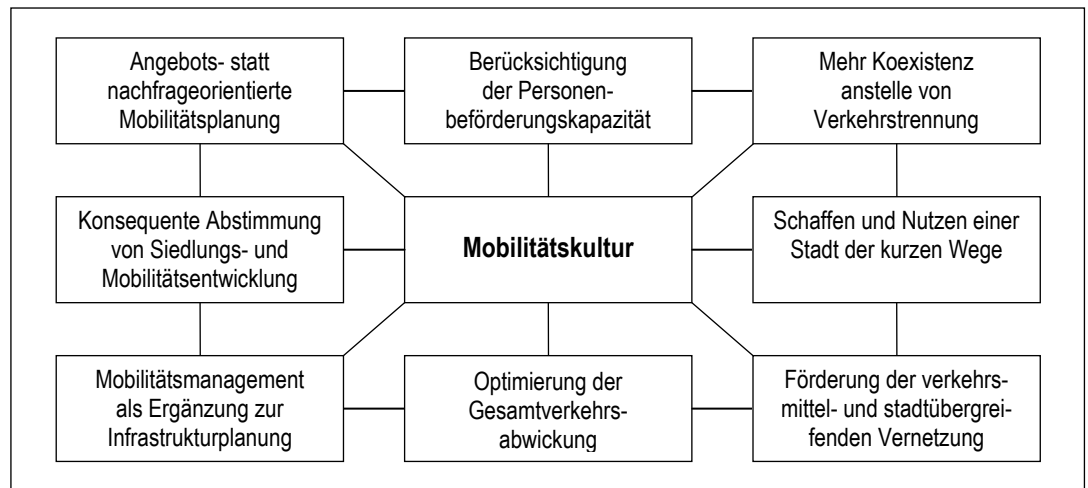
Die Handlungsschwerpunkte legen die Grundsätze fest. Die Konkretisierung und Umsetzung der technischen, marktwirtschaftlichen, informativen und rechtlichen Massnahmen erfolgt in 18 Teilstrategien. Diese veranschaulichen die Haltung der Stadt zu wichtigen Mobilitätsthemen, geben das Argumentarium zum Reagieren auf aktuelle verkehrspolitische Fragestellungen und zeigen auf, in welchen Bereichen die Stadt aktiv Schwerpunkte setzt.



Acht Prinzipien zur verkehrspolitischen Haltung der Stadt Zürich

Die Mobilitätsstrategie und die Teilstrategien inkl. Zusammenfassungen können im Tiefbauamt bestellt oder vom Internet herunter geladen werden (www.mobilitaetskultur.ch).

Auf den folgenden Seiten wird der Inhalt der Mobilitätsstrategie und der Teilstrategien nicht einfach zusammengefasst. Vielmehr werden diejenigen zentralen Bereiche aufgegriffen, in denen eine verkehrspolitische Weiterentwicklung gegenüber früheren Haltungen erkennbar ist. Als Hilfe für die Umsetzung sind die Prinzipien der Mobilitätsstrategie zuhanden der städtischen Verwaltung und eines interessierten Fachpublikums in acht sich gegenseitig ergänzenden Punkten zusammengefasst:



Unterlagen und Links

Weitere Unterlagen und Links zur Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich sind zu finden unter www.mobilitaetskultur.ch. Es sind dies u.a.:

Stadtratsbeschluss "Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich" inkl. Kurzfassung, 9. Mai 2001

Alle 18 Teilstrategien inkl. Kurzfassungen, 2002 bis 2005

Strategiekonformitätsprüfung (SKP), 13. Mai 2002

Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich, 1. Oktober 2003

Umsetzung der Mobilitätskultur – Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien, 7. September 2005

Prinzip: Angebots- statt nachfrageorientierte Mobilitätsplanung

Das will die Stadt Zürich ...

- Berücksichtigung der Belastbarkeit des Lebensraums (Umweltbelastung, Gestaltungsqualität)
- Mit dem beschränkt zur Verfügung stehenden Platz verantwortungsvoll umgehen
- Stärken der einzelnen Verkehrsmittel optimal einsetzen

Bis in die 70er-Jahre war es die Aufgabe der Verkehrsplanung, die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse zu prognostizieren und die zur Erfüllung dieser Bedürfnisse nötige Infrastruktur zu planen und zu bauen. Diese Aufgabe war konfliktfreier als heute zu lösen. Platz für neue Strassen und Strassenausbauten war noch vorhanden und ein breiter gesellschaftlicher Konsens bot die Basis für deren Realisierung.

Grenzen in der Mobilitätsplanung berücksichtigen

Vor dem Hintergrund der globalen und lokalen Umweltprobleme – wie auch der Stadtverträglichkeit generell – ist heute eine Entwicklung nicht mehr unbeschränkt möglich. Es gibt Grenzen, bestimmt durch knappe Ressourcen, die Belastbarkeit der Umwelt definiert mit Grenzwerten in der Umweltschutzgesetzgebung und den dazugehörigen Verordnungen sowie durch internationale Abkommen. Zu berücksichtigen sind auch die oft vernachlässigten Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und der Gestaltungsqualität. Die Frage lautet nicht mehr, wieviel Verkehrsnachfrage mit wieviel neuen Strassen befriedigt werden muss, sondern wie die zukünftigen Bedürfnisse innerhalb der gesetzten Grenzen unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen möglichst optimal und gerecht erfüllt werden können.

Umfassende Konfliktanalyse und Vorteile einzelner Verkehrsmittel nutzen

Mit dem Übergang von der Nachfrage- zur Angebotsorientierung ändert sich die Aufgabe der Planung insbesondere für den motorisierten Individualverkehr. Im Vordergrund steht eine gründliche Analyse des Konfliktpotentials. Diese ermöglicht nebst anderen Faktoren die Bestimmung des Angebots, das den Verkehrsteilnehmenden für weitere Entwicklungen zur Verfügung gestellt werden kann. Das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement gewinnt an Bedeutung.

Umfassendes Verständnis von Belastbarkeit sowie Wohn- und Lebensqualität fördern

Die Belastbarkeit ist ein Schlüsselbegriff der angebotsorientierten Planung. Traditionellerweise wurde unter Belastbarkeit primär die technische Leistungsfähigkeit der Strasse verstanden. Zur technischen Belastbarkeit gesellt sich nun die Belastbarkeit des Strassenumfelds. Diese orientiert sich an den Grenzen bezüglich Lärm und Schadstoffen. Weitere Einschränkungen ergeben sich aus den Zielen des Städtebaus und der Gestaltung öffentlicher Räume, den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs nach Sicherheit und Überquerbarkeit der Strassen. Alles in allem soll die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität erhalten und wo möglich verbessert werden. Dies bedingt auch Massnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit, was eine zeitliche und örtliche Beschränkung von zusätzlichem Motorfahrzeugverkehr bedeutet.

Das Prinzip Nachhaltigkeit berücksichtigen

Ausdruck finden die neuen Anforderungen im Prinzip der nachhaltigen Entwicklung. Ihre Schlüsselfaktoren sind eine hohe Wohn- und Lebensqualität, eine wettbewerbsfähige Wirtschaft und der Schutz der natürlichen Umwelt. Nachhaltiges Handeln ist primär ein Prozess, in dessen Verlauf Mobilitätsvorhaben in Bezug auf ihre Auswirkungen betrachtet und diskutiert werden müssen, wobei die Betroffenen und auch die Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen zu berücksichtigen sind.

Prinzip: Berücksichtigung der Personenbeförderungskapazität

Das will die Stadt Zürich ...

- Personen- statt Fahrzeugbewegungen als Entscheidungsgrundlage
- Förderung des öffentlichen Verkehrs als effiziente und stadtgerechte Fortbewegungsart
- Keine Projekte ohne Gewichtung der Interessen von Fuss- und Veloverkehr
- Einbezug von Optionen für neue, zukunftssträchtige nicht-motorisierte Mobilitätsformen

Die meisten Verkehrsstatistiken basieren auf der Zählung von Motorfahrzeugen. Dies führt dazu, dass die anderen Verkehrsarten als eigenständige und bedeutende städtische Mobilitätsformen unterschätzt oder gar nicht wahrgenommen werden. So wird beispielsweise eine Fussgängerzone häufig als „verkehrsfrei“ bezeichnet, obschon dichter Fussverkehr herrscht.

Der öffentliche Verkehr ist effizient und stadtgerecht

Im Mittelpunkt steht nicht mehr die Zählung bzw. die Kapazität von Fahrzeugen, die pro Zeiteinheit einen Querschnitt passieren, sondern die Beförderungskapazität von Personen. Diese Betrachtung zeigt, dass der öffentliche Verkehr in städtischen Verhältnissen sehr gut abschneidet und eine effiziente Art der Fortbewegung darstellt, z.B. in die City. In der Spitzenstunde beträgt das Verhältnis der Beförderungskapazität des motorisierten Individualverkehr zur Beförderungskapazität des öffentlichen Verkehrs (VBZ, ZVV, SBB) rund 1:9.

Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs ausnützen

Daten zum Fuss- und Veloverkehr sind relativ aufwändig zu erheben, weshalb generell wenig vorhanden sind und die Bedeutung unterschätzt wird. Wie die Mikrozensus-Erhebungen zeigen, hat jedoch der Fuss- und Veloverkehr in der Stadt ein grosses Potenzial. Innerhalb der Stadt werden rund die Hälfte aller Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Zahlen und andere Informationen zum Fussverkehr (z.B. Wunschlinien) sind wichtig zur Dokumentation von dessen Bedeutung und für eine zielgerichtete Planung von Fussverkehrsanlagen. Neue Geräte erlauben eine flächige Erfassung von Fussgängerströmen und Verkehrssituationen. Diese Möglichkeiten sind im Interesse einer guten Datengrundlage vermehrt auszunützen.

Akzeptanz und Verankerung verbessern

In städtischen Konzepten, Dokumentationen und Kampagnen wird deshalb der Fuss- und der Veloverkehr konsequent und von Beginn an als vollwertige Verkehrsart berücksichtigt. Neue Angebote werden öffentlich kommuniziert, damit sie auch wahr- und angenommen werden. Zudem wird in der städtischen Verwaltung eine Internetplattform geschaffen, wo Anliegen und Vorschläge zum Fussverkehr, aber auch die Bedürfnisse von Velofahrenden und Behinderten einfach und unbürokratisch eingebracht werden können.

Mobilitätstrends aufnehmen und Trendsportarten integrieren

Bei den neuen, nicht-motorisierten Mobilitätstrends mit fahrzeugähnlichen Geräten, Mountainbikes etc. handelt es sich um gesunde sowie energie- und flächensparende Fortbewegungsarten, die den Benützenden Spass machen. Deshalb ist es das Bestreben der Stadt, positive Rahmenbedingungen zu setzen. Sie verursachen aber auch Konflikte, da sich die Benützung auf die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr konzentriert. Die Ansprüche von Behinderten, Betagten und Kindern sowie das subjektive Sicherheitsgefühl gelten hier als Verhaltensmassstab.

Prinzip: Mehr Koexistenz statt Verkehrstrennung

Das will die Stadt Zürich ...

- Mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr
- Dominanz des motorisierten Individualverkehrs durch Gestaltung des Strassenraums insbesondere in Quartierzentren abbauen
- Durchgehende Gestaltungs- und Betriebskonzepte für Hauptstrassen

Zürichs Verkehrsräume sind Schlagadern des öffentlichen Lebens, wo verschiedenste Interessen bei begrenztem Raumangebot aufeinander stossen. Diese Räume sind darauf angewiesen, dass die Benutzenden einen guten Zugang mit den verschiedenen Verkehrsmitteln haben. Lange Zeit hiessen die Patentrezepte, die dies ermöglichen sollten „Verkehrstrennung“ und „Regelung“. Sie lassen sich aber nicht durchgehend anwenden. Zu eng ist der zur Verfügung stehende Platz und zu vielfältig sind die konkurrierenden Nutzungsansprüche, die sich speziell in den Zentrumsgebieten stellen.

Verkehrskultur, Dominanz- ausgleich und Misch- verkehrsflächen

Mit der „Koexistenz“ strebt die Stadt vermehrt ein Prinzip an, das die Schaffung einer Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verständigung anstrebt. Zur Erhöhung der Lebens- und Erlebnisqualität wird den öffentlichen Verkehrsräumen grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Dort wo es möglich ist, soll durch die Gestaltung des Strassenraums die Dominanz des motorisierten Verkehrs abgebaut und durch eine neue Aufteilung des Strassenquerschnitts Platz zugunsten anderer Mobilitätsbedürfnisse sowie städtebaulicher Akzente geschaffen werden. Die Massnahmen dazu sind differenziert einzusetzen. Bei sich überlagernden Funktionen und Nutzungsansprüchen (z.B. bei Quartierzentren) sind Mischverkehrsflächen und Begegnungszonen eine Möglichkeit, wobei der Sicherheit der zu Fuss Gehenden ein besonderes Augenmerk zu schenken ist.

Gleichmässiger Verkehrs- fluss und niedrige Geschwindigkeiten

Eine zentrale Voraussetzung für mehr Koexistenz im Verkehr ist ein gleichmässiger Verkehrsfluss bei insgesamt tieferen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs. Dies bewirkt eine Verminderung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen sowie eine Reduktion des Treibstoffverbrauchs, der Luftschadstoffe und der Lärmemissionen. Durch eine flüssigere und langsamere Fahrweise werden weniger Aggressionen geweckt als durch Stop-and-go-Verkehr, wird die Leistungsfähigkeit der Strassen ohne Sicherheitseinbusse optimiert und die Gelegenheit für schmalere Fahrbahnquerschnitte geboten. Dadurch kann die Trennwirkung verringert und der frei werdende Platz zugunsten anderer Bedürfnisse wahrgenommen werden. Insgesamt wird das Nebeneinander zwischen den Verkehrsteilnehmenden ermöglicht sowie die Unfallhäufigkeit und -schwere gesenkt.

Durchgehende Gestal- tungs- und Betriebskon- zepte

Die Funktionsfähigkeit von Hauptstrassenräumen besteht aus unterschiedlichen Kriterien: Gesamtleistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, städtebauliche und ökologische Ansprüche. Um alle Ansprüche und insbesondere die städtebauliche Betrachtung zu integrieren, werden für anstehende Sanierungen und Umgestaltungen durchgehende Gestaltungs- und Betriebskonzepte über die ganze Länge der Strassenzüge ausgearbeitet.

Kontrollierte Koexistenz Tram/MIV

In beengten Strassenräumen, insbesondere im Bereich von Quartierzentren und Haltestellen, ist Mischverkehr mit gemeinsamer Rollfläche für Tram und motorisierten Individualverkehr möglich, jedoch muss die Machbarkeit im Einzelfall geprüft werden. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs muss im Sinne der kontrollierten Koexistenz gewahrt werden (Bevorzugung durch zeitliche statt räumliche Trennung mit dem Tram als Taktgeber des Verkehrs). Je nach Strassenabschnitt und Verkehrsbelastung kann Mischverkehr Tram/MIV bezüglich Raumanspruch, städtebaulichen Aufwertungen, Verkehrsabläufen und Sicherheit gewisse Vorteile bieten.

Prinzip: Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung

Das will die Stadt Zürich ...

- Entwicklungsgebiete für hohe Verkehrsanteile des Fuss- und Veloverkehrs konzipieren und frühzeitig mit öffentlichem Verkehr erschliessen
- Neue Strasseninfrastrukturen nur mit flankierenden Massnahmen
- Gezielter Netzausbau des öffentlichen Verkehrs auch durch Tangential- und Querverbindungen

In den letzten Jahrzehnten sind viele typische Innenstadtnutzungen (Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen etc.) in peripherere Lagen, auch ins Agglomerationsgebiet, umgezogen. Die ursprünglich gebündelten und auf die Stadt ausgerichteten Beziehungen Wohnort-Arbeitsplatz sind grossflächiger geworden. Einkaufszentren und Fachmärkte haben sich zudem am Stadtrand und im Umland angesiedelt und konkurrenzieren die Stadtquartiere und die Innenstadt. Das „Ausfransen“ der City hat zu steigenden Transportbedürfnissen geführt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Einkaufs- und Freizeitmobilität heute am meisten Verkehr (55%) verursacht, was sich vor allem auf die Wochenend- und Nachtmobilität auswirkt.

Entwicklung nach Innen ermöglichen und Reparatur betreiben

Diesen Prozessen wird mit der Siedlungsentwicklung nach innen entgegengesteuert. Die Mittel dazu sind nicht nur verkehrsplanerischer Art: Sie betreffen auch die Bereitstellung und Pflege von attraktiven Naherholungsmöglichkeiten, die Stützung und Aufwertung von Quartierzentren sowie die Gestaltung von öffentlichen Räumen als Aufenthaltsbereiche. Die städtischen Entwicklungsgebiete bieten Platz für eine Siedlungsverdichtung an zentralen und für den Verkehr gut erschlossenen Lagen. Sie stellen aber auch Ansprüche an das Mobilitätssystem, denn Entwicklungen benötigen zum Teil neue Erschliessungsinfrastrukturen. Neben dieser Entwicklungsaufgabe muss auch dem Reparaturbedarf Rechnung getragen werden, da an zahlreichen Strassen die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt ist (Beispiel Rosengartenstrasse). Ebenfalls können mit Aufwertungen wichtige Naherholungsgebiete wieder der Bevölkerung zurückgegeben werden (Beispiel Projekt Stadttunnel).

Neue Entwicklungsgebiete nachhaltig erschliessen

Es ist anzunehmen, dass es in Zürich bis ins Jahr 2025 zusätzlich 25'000 Einwohnende und 60'000 Arbeitnehmende geben wird. Für die Entwicklungsgebiete orientieren sich die Mobilitätskonzepte an ehrgeizigen Zielsetzungen: Der Anteil mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegter Wege soll auf mind. 50%, der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs durch eine hohe Gebietsdurchlässigkeit auf 20% gesteigert werden. Diese Zielsetzungen sollen mit entsprechenden Infrastrukturausbauten, ein eher am Minimalwert der Parkplatzverordnung ausgerichtetes Parkplatzangebot und eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht erreicht werden. Dabei setzt sich die Stadt für Regelungen zur Ermöglichung des „autofreien oder -armen Wohnens“ ein.

Gezielter Netzausbau des öffentlichen Verkehrs

Tangential- und Querverbindungen verringern zeitraubendes Umsteigen und verbinden Stadtteile miteinander. Um Gebietsentwicklungen und die Funktion des Verkehrsnetzes zu gewährleisten, ist der öffentliche Verkehr wichtig für die Erfüllung der künftigen Mobilitätsansprüche. Deshalb wird bei ausgewiesenem Kapazitätsbedarf der gezielte Weiterausbau des städtischen Tram- und Busnetzes gefördert.

Neue Strasseninfrastrukturen nur mit flankierenden Massnahmen

Bei der Planung von Strassenneubauten des übergeordneten Netzes muss Klarheit herrschen bezüglich Bedürfnis, Ziel und Wirkung. Der Bau neuer Strasseninfrastrukturen soll nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass ein Ausgleich der Gesamtmobilität über die gleichzeitige Realisierung flankierender Massnahmen erfolgt. Damit können die angestrebten Entlastungswirkungen gesichert und unerwünschte Effekte verhindert werden (Vorsorge, Vermeiden von Neuverkehr und Nachsorge). Neue Strassen müssen saldoneutral sein; das Zusatzwachstum der Mobilität soll entsprechend der Richtplanung über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden.

Fahrtenmodelle dosieren die Verkehrsmengen

Zur gezielten Abstimmung von Nutzung und stadt- und umweltverträglichem Verkehr werden Fahrtenmodelle eingesetzt. Sie legen Fahrten fest, die ein Gebiet auslösen darf und bieten flexible Möglichkeiten zur Parkplatznutzung bei gleich bleibender Fahrtenzahl. Somit wird eine Nutzungsverdichtung ohne Erhöhung des Individualverkehrsaufkommens möglich.

Prinzip: Schaffen und Nutzen einer Stadt der kurzen Wege

Das will die Stadt Zürich ...

- Bevorzugung und Sicherung des Fussverkehrs mittels Querungsmöglichkeiten und breiten Trottoirs
- Behindertengerechte, schlichte und qualitätsvolle Gestaltung mit hindernis- und angstfreien Räumen und Orientierungshilfen
- Bereitstellung eines Angebots für den integrierten Veloverkehr nach dem Grundsatz „das Velo gehört auf die Strasse“
- Ganzheitliche Strassenraumgestaltung in den Quartieren sowie Verkehrsberuhigung durch Ausweiten der Tempo 30-Zonen und Einrichten von Begegnungszonen

Die Stadt Zürich zählt über 40% autofreie Haushalte, ein grosser Teil davon freiwillig. Unabdingbare Voraussetzungen für autofreies Wohnen und für nachhaltige Fortbewegung sind eine optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, ein dichtes Netz an Fuss- und Veloverbindungen, attraktive Quartierzentren und öffentliche Aufenthaltsbereiche sowie eine gute Versorgung mit Geschäften und Naherholungsmöglichkeiten. Diese Eigenschaften der „Stadt der kurzen Wege“ sollen weiterentwickelt werden.

Ohne Fussverkehr läuft nichts

Zu Fuss Gehende sind entscheidend für die Lebensqualität einer Stadt. Sie beleben den öffentlichen Raum und erhöhen die subjektive und objektive Sicherheit. Umgekehrt sind sie auf eine attraktive Stadt angewiesen. Der Fussverkehr verbindet die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander und hält das Verkehrssystem zusammen. Denn alle Fortbewegungsarten benötigen eine gute Erschliessung des Fussverkehrs. Deshalb wird diesem bei Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsinteressen und bei ausgewiesenen Defiziten im Verkehrsraum Priorität eingeräumt.

Hindernisfreie, kinder- und familiengerechte Umwelt fördern

Der öffentliche Raum sollte so konzipiert sein, dass er für Menschen mit den unterschiedlichsten körperlichen und geistigen Fähigkeiten zugänglich ist. Die Anliegen von Behinderten, Betagten, Familien und Kindern werden deshalb gleichberechtigt mit denen aller Anderen berücksichtigt. Letztlich kommt eine behindertengerechte Umwelt allen zugute. Unter Berücksichtigung der städtebaulichen und gestalterischen Aspekte gilt es, hindernisfreie Räume zu schaffen, behindertengerechte Einstiege für öffentliche Verkehrsmittel bereitzustellen, auf Orientierungshilfen zu achten und Angst-Räume zu vermeiden.

Das Velo gehört auf die Strasse

Damit sich eine Nachfrage im Veloverkehr überhaupt einstellen kann, sind Infrastruktur-Massnahmen wie die Schaffung eines durchgehenden, signalisierten Routennetzes Voraussetzung. Dies auch, wenn der Veloverkehr teilweise noch nicht vorhanden ist. Die Probleme sollen zudem dort gelöst werden, wo sie entstehen: Auf und nicht neben der Strasse. Deshalb wird der Veloverkehr in der Regel gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr auf der Fahrbahn geführt. Velofahrende kommen so zügiger voran, geniessen einen grösseren Bewegungsspielraum, und es gibt weniger Konflikte mit zu Fuss Gehenden.

Verkehrssicherheit erhöhen als laufende Aufgabe

Eine sichere Infrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die „Stadt der kurzen Wege“. Basierend auf „Vision Zero“ soll die Zahl von Verkehrstoten und Schwerverletzten minimiert werden. Im Zentrum dieser Philosophie steht die Erkenntnis, dass das Mobilitätssystem sich möglichst den Fähigkeiten der Menschen anpassen muss, damit unvermeidbares Fehlverhalten keine gravierenden Folgen hat. Ein wichtiges Anliegen bleibt die Überprüfung und Sanierung von Sicherheitsdefiziten auf Schulwegen.

Tempo 30 ausdehnen und Begegnungszonen einrichten

Seit die erleichterte Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (Fussgängervortritt und Tempo 20) möglich ist, kann einerseits das Ziel verfolgt werden, in den wenigen, bisher nicht berücksichtigten Gebieten zusätzliche Tempo-30-Zonen zu schaffen. Andererseits können nun insbesondere auch in geeigneten Quartierzentren Begegnungszonen geplant und eingerichtet werden.

Ganzheitliche Strassenraumgestaltung im Quartier

Die bisherige Verkehrsberuhigung fusste auf der Umgestaltung von bestehenden Strassen. Es wurden „Hindernisse“ respektive spezielle Elemente eingebaut, um den motorisierten Verkehr an das Verkehrsregime zu gewöhnen. Mittlerweile ist die Akzeptanz für Verkehrsberuhigung gewachsen, so dass der Fokus auf der städtebaulichen Gestaltung liegt mit Betonung des siedlungsorientierten Charakters. Bei Bedarf sind zusätzliche Elemente wie Belagskissen oder Rondelle anzuordnen.

Prinzip: Mobilitätsmanagement als Ergänzung zur Infrastrukturplanung

Das will die Stadt Zürich ...

- Partnerschaftlicher Aufbau einer institutionellen Mobilitätsberatung mit Informationen über Mobilität, Angeboten für das betriebliche Mobilitätsmanagement und Unterrichtsmodule der Mobilitätskunde
- Bereitstellung von Voraus-Informationen über Verkehrssituation, Alternativrouten und -angeboten bei längeren Störungen des Verkehrssystems durch Grossbaustellen oder -veranstaltungen
- Öffentlichkeitsarbeit betreiben und Mitsprache der Bevölkerung ermöglichen

Um die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung einzuhalten, sind auch Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmenden notwendig.

Mobilitätsmanagement als Institution einrichten

Mobilitätsmanagement umfasst „weiche“ Massnahmen mit Dienstleistungscharakter gegenüber den Verkehrsteilnehmenden und versucht vor allem, die Verkehrsmittelwahl vor dem Antritt einer Fahrt zu unterstützen. Das Mobilitätsverhalten soll dabei mit Information und Kommunikation sowie mit verbesserter Organisation und Koordination beeinflusst werden. Die Verkehrsteilnehmenden sollen animiert werden, nachhaltige Verkehrsmittel zu benutzen bzw. situationsgerecht einzusetzen. Um das Mobilitätsmanagement zu stützen, soll auf Initiative der Stadt Zürich eine institutionelle Mobilitätsberatung aufgebaut werden, die auf den gesamten Lebensraum- und Wirtschaftsraum Zürich fokussiert ist.

Information und Auskunft über Mobilitätsangebote bereitstellen

Die Bereitstellung von einfach zugänglichen Informationen und Auskünften zu allen Angeboten hilft eine situationsgerechte Mobilität zu fördern. Beispiele dafür sind einerseits das Internetportal „mobil-in-zuerich“, andererseits der populäre Stadtplan „Map Zürich“ mit Informationen und Kontaktadressen zu sämtlichen Verkehrsmitteln des Umweltverbands. Bei voraussehbaren, längeren Störungen des Verkehrssystems durch Grossbaustellen oder -veranstaltungen werden die Verkehrsteilnehmenden präventiv umfassend über Alternativangebote und -routen informiert (Beispiel Sanierung Schöneichtunnel).

Beratung für grosse Verkehrserzeuger anbieten

Das Consulting umfasst die Unterstützung und konzeptionelle Beratung grosser Betriebe, Freizeiteinrichtungen, Bildungsinstitutionen, Einkaufszentren etc. mit dem Ziel einer effizienten und nachhaltigen Verkehrsabwicklung. Die Stadt betreibt zusammen mit dem Kanton ein Marketing, um diese Verkehrserzeuger von den Vorteilen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu überzeugen. Dabei geht die Stadt als grösster Arbeitgeber Zürichs mit gutem Beispiel voran. Für Dienstfahrten werden wenn immer möglich der öffentliche Verkehr oder das Velo benützt (Dienstvelos, ZVV-Bonuskarte für städtische Angestellte).

Öffentlichkeitsarbeit betreiben und Mitsprache der Bevölkerung ermöglichen

Damit die Bevölkerung die Mobilitätsstrategie der Stadt mitträgt und ihr Verhalten darauf ausrichtet, ist ein Kulturwandel nötig. Dieser wird mit einer Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, die auf ausgewählte Zielgruppen fokussiert ist und Angebote macht, die dazu anregen, die eigene Mobilität zu überdenken. Beispiele dafür sind der Aktionstag „Multimobil – ohne Auto in die Stadt“ und die „Mobilspiele“ vom Sommer 2003. Dass sich die Werte und Einstellungen im Mobilitätsbereich verändern können, zeigt sich in der Umsetzung von Projekten, die heute stärker von einer Konsens- und Koexistenzbereitschaft abhängig sind. Die transparente Information und rechtzeitige Einbindung von Öffentlichkeit und Betroffenen sowie die konstruktive Zusammenarbeit mit Kanton, Region und Gemeinden sind entscheidend für die erfolgreiche Umsetzung von Projekten.

Mobilitätskunde etablieren

Mobilitätskunde zielt darauf ab, die Auseinandersetzung mit der Mobilität bei Kindern und Jugendlichen zu fördern. Deshalb unterstützt die Stadt den Einsatz erlebnisorientierter Unterrichtsmodule zu spezifischen Mobilitätsthemen für Schulen, Lehrer, Vereine, Jugendorganisationen. Sie hilft bei der Organisation und Koordination von Besichtigungen, Aktionen, Referenten etc.

Prinzip: Optimierung der Gesamtverkehrsabwicklung

Das will die Stadt Zürich ...

- Steigerung der Zuverlässigkeit und Sicherheit des Gesamtverkehrssystems
- Kanalisierung des Motorfahrzeugverkehrs auf dem übergeordneten Netz
- Optimierung des Parkleitsystems, vor allem im Hinblick auf Grossveranstaltungen
- Prüfung von Strassenbenutzungsgebühren als Verkehrsmanagementmassnahme

Das Management des Mobilitätssystems (Verkehrsverlagerung und -lenkung) ist eine wichtige Aufgabe. Dank neuen Informationstechnologien und Verkehrsleitsystemen kann der Verkehr zunehmend besser gesteuert werden. Dabei steht die Ausnutzung und Flexibilisierung der bestehenden Verkehrskapazitäten im Vordergrund.

Verbesserung der Effizienz, Zuverlässigkeit und Sicherheit durch Verkehrsmanagement

Verkehrsmanagement und -telematik werden eingesetzt, um die Effizienz, die Zuverlässigkeit und die Sicherheit des Gesamtmobilitätssystems zu optimieren. Zudem wird dem Gesamtsystem eine gewisse Flexibilität in Überlastungssituationen ermöglicht. Der Verkehr soll sicherer und flüssiger werden; durch das Vermeiden von Stausituationen und Umwegfahrten sollen die Umwelt geschont und der Energieverbrauch vermindert werden. Damit das Potenzial solcher Systeme besser ausgenützt werden kann, sind intermodale Datenschnittstellen zu schaffen, die Koordination zwischen Stadt und Land zu vertiefen sowie bessere Informationen über verkehrsmittelübergreifende Angebote anzubieten. Zur Sicherstellung einer störungsfreien Betriebsabwicklung wird der Tram- und Busverkehr weiterhin durch Beschleunigungsmassnahmen, dort wo möglich auch durch die Schaffung von Trameigentrassees und Busspuren, optimiert und mit Massnahmen zur Anschlusssicherung und -information erweitert. Zusätzlich sollen Entwicklungen von telematischen Optimierungssystemen für den Fuss- und Veloverkehr weiter verfolgt werden.

Informationen vor und während der Fahrt bereitstellen

Die Verkehrsteilnehmenden werden vor und während der Fahrt informiert über die Verkehrs- und Parkplatzsituation sowie bei überlasteten Netzteilen über alternative Routen geführt. Der Motorfahrzeugverkehr wird dabei auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert.

Parkplatzmanagement effizient betreiben

Seit Ende 2001 wird das Parkleitsystem schrittweise aufgebaut. Die motorisierten Besucher werden durch die Signalisation orientiert, wo und wie viele freie Parkplätze zur Verfügung stehen. Zusätzlich werden mit telematischen Systemen dynamische Ein- und Ausfahrtsdosierungen unterstützt und die Anzahl Fahrten auf ein verträgliches Niveau dosiert. Das Parkplatzmanagement kann noch optimiert werden. Geprüft wird die Angleichung der Tarifgestaltung bei Strassenparkplätzen und öffentlich zugänglichen Parkhäusern, sowie die Tarifgestaltung in Abhängigkeit der Zu- und Wegfahrtszeiten. In der Innenstadt wird mit Cityrand-Parkhäusern die Umsetzung des historischen Kompromisses fortgeschrieben.

Verkehr von Grossanlässen und publikumsintensiven Einrichtungen aktiv managen

Wegen der Heterogenität des Einkaufs- und Freizeitverkehrs sind Lösungsansätze zielgruppenspezifisch zu suchen. Die Massnahmen umfassen je nach Veranstaltung Verkehrslenkungskonzepte, Parkplatzbewirtschaftung, Privilegien für Cars, Kombitickets, Shuttlebusse, Einsatzbusse etc. Weitere Beispiele für zielgruppenspezifische Lösungsansätze sind: die Konzentration von Angeboten mit verlängerten Öffnungszeiten an geeigneten und wenig lärmempfindlichen Standorten, die Steuerung des motorisierten Verkehrsaufkommens publikumsintensiver Einrichtungen über Parkplatzbewirtschaftung, Fahrtenmodelle und Parkleitsysteme.

Strassenbenutzungsgebühren prüfen

Die Stadt ist an der Entwicklung von neuen Formen von Strassenbenutzungsgebühren wie Road Pricing interessiert und spielt zusammen mit dem Kanton eine proaktive Rolle. Solche Modelle können einen wichtigen Beitrag für ein verbessertes Verkehrsmanagement (Entlastung der Einfallsachsen, Abbau von Stausituationen) und dem Abbau von Belastungssituationen (Reparatur, Vorsorge) leisten. Gleichzeitig tragen sie einer verbesserten Umsetzung des Verursacherprinzips Rechnung und unterstützen damit ein wichtiges Anliegen der Stadt.

Prinzip: Förderung der verkehrsmittel- und stadtübergreifenden Vernetzung

Das will die Stadt Zürich ...

- Attraktivierung der Umsteigepunkte durch das Angebot an Abstell- und Umsteigeplätzen zwischen den Verkehrsmitteln und durch Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr
- Bereitstellung von einladenden, benutzerfreundlichen und sicheren Standplätzen in einer genügenden Anzahl für den Taxi-, Car- und Töffverkehr
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit und Lobbying bei Bund, Kanton und Umlandgemeinden betreffend Finanzierungsinstrumenten und Projektumsetzungen

In der besseren Vernetzung des Verkehrs und der Ausnützung von kombinierten Mobilitätsketten auch über die Stadtgrenzen hinaus besteht ein wichtiges Potenzial im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Die Leute benützen im Laufe des Tages gewohnheitsmässig meist nur ein einziges Verkehrsmittel. Nur 15% der mobilen Zürcher Bevölkerung benutzt im Laufe eines Tags zwei und mehr Verkehrsmittel (zu Fuss Gehen zählt in diesem Beispiel nicht als Verkehrsmittel).

Förderung kombinierter Mobilität durch Aufwertung der Verknüpfungspunkte

Bei der kombinierten Mobilität wird die situationsgerechte und flexible Benützung der Verkehrsmittel in der Transportkette gefördert. Sie umfasst diejenigen Infrastrukturen und Dienstleistungen, wo Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern hergestellt und Netzübergänge gebildet werden, wie die ÖV-Haltestellen. Diese müssen hinsichtlich Gestaltung, Sicherheitsvorkehrungen und Beleuchtung den Qualitätsanforderungen entsprechen. Je nach Bedeutung des Verknüpfungspunktes sind Parkplätze für Velos, Car-Sharing bzw. Mietfahrzeuge, Reiseautos, Taxi und wo sinnvoll für P+R bereitzustellen sowie die Fuss- und Veloverbindungen auf die ÖV-Haltestellen auszurichten. Damit der Fahrzeugbestand effizient eingesetzt wird, sollen Fahrgemeinschaften (Verbesserung des Besetzungsgrades) und Fahrzeuggemeinschaften (Mobility, Car-Sharing) gefördert werden.

Taxi- und Carverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems

Als Ergänzung zur fahrplanmässigen Personenbeförderung gehören das Taxi und der Car ebenfalls zu den Leistungserbringern im Gesamtverkehrssystem. Damit sie den Marktanteil wahren können, setzt sich die Stadt für gute Rahmenbedingungen ein, insbesondere für ausreichende Angebote an Standplätzen. Für Taxis werden in den Rand- und Nachtstunden weitergehende Potenziale in der partnerschaftlichen Zusammenarbeit (Sammeltaxi-Angebote, Kombiangebote ÖV/Taxi) gesehen. Um die zeitraubenden Zu- und Wegfahrten wegen der Staus in der Innenstadt zu vermeiden soll mittelfristig der Carparkplatz Sihlquai an einen neuen, attraktiven Ort mit besserer Anbindung an das HLS-Netz versetzt und rund um den Hauptbahnhof nur noch Platz für Stadtrundfahrten angeboten werden. Kurzzeitstandplätze für Tourismusangebote in der Innenstadt werden beibehalten und teilweise erhöht.

Parkierung für Motorräder in der Innenstadt regeln

Die Zahl der Motorräder hat in den letzten Jahren stark zugenommen, insbesondere erlebten die Motorroller einen Boom. Dabei sind vermehrt Konflikte zu beobachten wegen Nichteinhaltung der Verkehrsregeln (Überholen von Fahrzeugkolonnen), v.a. aber wegen des „wildem“ Parkierens auf dem Trottoir oder auf Veloparkplätzen. Die Stadt trägt dieser Entwicklung in geeigneter Art Rechnung.

Zusammenarbeit mit Bund, Kanton und Umlandgemeinden intensivieren

Der Grossraum Zürich ist zunehmend dadurch gekennzeichnet, dass sich die Aktivitäten auf die ganze Agglomeration erstrecken. So beginnt oder endet ein grosser Teil der städtischen Mobilität im Umland der Stadt. Notwendig ist deshalb eine aktive städtische Interessenvertretung und intensive Zusammenarbeit bei übergeordneten Planungen. Dabei muss die Optimierung der Finanzierungsinstrumente sicherstellen, dass die Mittel aus übergeordneten Quellen (kantonalen Verkehrsfonds, Strassenfonds, Agglomerationsgelder Bund) stetig und den zentralen Aufgaben angemessen fließen.

Ausblick: Verwaltungsinterne Umsetzung der Mobilitätsstrategie

Das komplexe städtische Mobilitätssystem kann nicht konfliktfrei gestaltet werden. Zu gegensätzlich sind die Interessen und Anforderungen an den Umweltschutz, den Städtebau, die Sicherheit, die Stadtentwicklung, die wirtschaftliche Prosperität etc. Zu beschränkt sind nicht zuletzt auch die zur Verfügung stehenden Ressourcen. Daran kann auch die Mobilitätsstrategie mit ihren 18 Teilstrategien nichts ändern. Was aber die Stadt kann, ist eine konsistente, in sich möglichst widerspruchsfreie Mobilitätspolitik als Handlungsrahmen zu nehmen und gegenüber der Öffentlichkeit und der Verwaltung zu vertreten und umzusetzen. Dies erlaubt es, Einzelprojekte im Gesamtzusammenhang aller mobilitätspolitischen Massnahmen und Anstrengungen zu sehen und einzubetten.

Interessenkonflikte identifizieren und im Bedarfsfall frühzeitig die Entscheidungsstufe miteinbeziehen

Die Mobilitätsstrategie basiert auf einer ganzheitlichen Angebotsplanung und einer Nachfragenlenkung. Sie ist vom Grundsatz geprägt, dass die Gestaltung und der Betrieb des Mobilitätssystems alle Bewegungsarten umfasst. Mit dem Interessenausgleich aller beteiligten Gruppen und Verkehrsteilnehmenden wird eine nachhaltige Entwicklung angestrebt. Dies bedingt eine gesamtheitliche Sichtweise und eine Aushandlung der mobilitätsrelevanten Entwicklung, birgt aber die Gefahr in sich, dass Kontroversen nicht angegangen und Entscheidungen blockiert werden. Wenn die Ziele auf Entscheidungsstufe zuwenig verbindlich gesteckt und nach unten weitergegeben werden, führt dies zur Delegation der Umsetzung der übergeordneten Vorgaben an die Projektbearbeitungsstufe. Auf dieser Stufe ergeben sich dann quer durch die städtische Verwaltung gegensätzliche Auslegungen zu verschiedenen Sachfragen, wie z.B.:

- Mischverkehr: Priorisierung und Platzansprüche für den ÖV vs. Attraktivierung von Quartierzentren
- Tram-Grüntrasse: Lärmschutz vs. Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums
- Behindertengerechte Tram- und Buseinstiege: gesetzlicher Auftrag vs. städtebauliche Aspekte

Solche Interessenskonflikte werden auf der konkreten Projektebene aktiv angegangen und im Bedarfsfall die Entscheidungsstufe frühzeitig einbezogen. Die Umsetzung ist als Prozess angelegt. Planung, Projektierung, Entscheidung und Realisierung sind nicht linear, sondern fordern eine dauernde Rückkoppelung zwischen den verschiedenen Stufen und Abteilungen.

„Die kleinen Schritte“ bestimmen die Qualität des Mobilitätssystems

Die Vielzahl der „kleinen, dafür in die richtige Richtung weisenden Schritte“ sind massgeblich für die Qualität und die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems. Neben dem Vorantreiben der schienen- und strassengebundenen Grossprojekte wird deshalb bei der weiteren Umsetzung der Mobilitätsstrategie Wert auf eine stufengerechte Abwicklung der anstehenden Aufgaben gelegt.

Auf Entscheidungsstufe strategische Ziele festlegen und Projekte beschliessen

Auf Entscheidungsstufe werden:

- die Entscheidungsabläufe nach Möglichkeit vereinfacht und vereinheitlicht.
- die strategischen Ziele der dienstabteilungsübergreifenden Zusammenarbeit frühzeitig abgeklärt und die Positionen dargelegt. Divergenzen werden möglichst auf dieser Stufe bereinigt.
- die themen- bzw. projektspezifischen Aufträge an die Projektstufe erteilt.
- die Projektmeilensteine und die definitiven Projekte genehmigt.
- mittels Controlling Messungen über die strategische und praktische Zielerreichung vorgenommen.

Auf Projektstufe Variantenfelder unter Anwendung der Prinzipien und der Strategiekonformitätsprüfung erarbeiten

Auf Projektstufe werden:

- die Variantenfelder unter konsequenter Anwendung der Handlungsschwerpunkte und der acht Prinzipien der Mobilitätsstrategie erarbeitet.
- die Variantenfelder diskutiert und ein Konsens darüber erzielt. Wenn kein Konsens erzielt werden kann, wird auf Entscheidungsebene bestimmt.
- Strategiekonformitätsprüfungen (SKP) durchgeführt. Sie ermöglichen eine realistische Einschätzung in Bezug auf Nachhaltigkeit und auf Konfliktpotentiale
- die Projekte operativ umgesetzt.