



Charta für eine
nachhaltige
städtische Mobilität



Gemeinsam für Lebensqualität in unseren Städten

Die wachsende Bevölkerung und die allgemeine Zunahme der Mobilität kumulieren sich insbesondere in den Städten zu grossen Herausforderungen. Die Städte sind und werden zunehmend konfrontiert mit einem grossen Verkehrsaufkommen und gleichzeitig hohen Ansprüchen an die Lebensqualität im dicht besiedelten Raum. Angesichts der gleichartigen Herausforderungen ist es angezeigt, diese koordiniert anzugehen, auf kommunaler Ebene, aber auch gemeinsam auf nationaler Ebene.

Die vorliegende Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität umreisst die grundsätzlichen Ziele und Entwicklungsabsichten der unterzeichnenden Städte für eine nachhaltige Mobilität. Die Charta wurde von den jeweiligen Stadtregierungen genehmigt und bildet die Grundlage für deren Verkehrspolitik. Sie dient auch als Basis für

 **stadtverkehr**



koordinierte gemeinsame Vorstösse und Positionen auf nationaler Ebene. Insbesondere die nachfolgend aufgeführten Grundsätze werden von allen unterzeichnenden Städten auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene vertreten.

Gemeinsame verkehrspolitische Grundsätze der unterzeichnenden Städte; erstunterzeichnend: Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich



Grundsätze

Verkehrssysteme sind Teil eines übergeordneten städtischen Gesamtsystems auf begrenztem Raum. Sie sind im **Kontext** verschiedener gleichwertiger, zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche wie Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft zu entwickeln.

Verkehrssysteme sind in ihrer Gesamtwirkung zu betrachten. Einzelne Verkehrsträger sind unter dem Aspekt des nachhaltigen Umgangs mit **begrenzten Ressourcen** wie Raum, Energie und Geld zu planen.

In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen, wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr, einen grossen Teil des **Verkehrs**. Diese Verkehrsformen werden prioritär behandelt.

Durch die enge **Abstimmung** mit der **Siedlungsentwicklung** entstehen möglichst kurze Wege. Die Stadt- und Wohnqualität wird auf einem hohen Niveau gehalten. In Abhängigkeit der beabsichtigten Stadtentwicklung ist das Verkehrssystem

basierend auf den tatsächlich vorhandenen bzw. absehbaren Verkehrsbeziehungen und den beabsichtigten Verkehrsanteilen zu entwickeln.

Im Übergang zum ländlichen Raum kommt dem Ausbau **kombinierter Mobilitätsformen** (Park&Ride etc.) eine grössere Bedeutung zu.

Vor allem in Ballungsgebieten werden verschiedene **Nutzungsansprüche** an den begrenzten öffentlichen Raum gestellt. Dies bedingt eine **Interessenabwägung** zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität.

Der Strassenraum ist ein begrenztes Gut. Bestehende Verkehrsinfrastrukturen werden mithilfe modernster Technologie unter dem Aspekt der Transporteffizienz **betrieblich optimiert**.

Gemäss dem Ansatz der angebotsorientierten Planung werden neue Verkehrsinfrastrukturen nur nach Ausschöpfen vorhandener **Betriebsreserven** gebaut und/oder zur Entlastung von Stadtteilen. Verkehrsreduktionen auf den entlasteten Strassen werden durch flankierende Massnahmen gesichert, um eine langfristige Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erreichen.

Auf dem Prinzip der **Koexistenz** (Mischverkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau) basierende Betriebskonzept sind zu fördern.





Verkehrsträgerspezifische Leitlinien und Massnahmen

Basierend auf diesen Grundsätzen verpflichten sich die unterzeichnenden Städte zur Umsetzung der nachfolgend formulierten Leitlinien.

Fuss- und Veloverkehr

- Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussgänger- und Veloroutennetz.
- Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden.
- Die Sicherheit ist für alle Zufussgehenden und Velo-Fahrenden gewährleistet. Lernende und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt.

Öffentlicher Verkehr

- Das öV-Angebot bietet attraktive Transportketten von höchstmöglicher zeitlicher und örtlicher Verfügbarkeit für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

- Gemäss dem Grundsatz der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraumes wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.
- Ein integraler Tarifverbund garantiert ein attraktives Angebot in der ganzen Region.

Motorisierter Individualverkehr

- Die Verkehrsbelastung auf dem städtischen Hauptstrassennetz soll nicht weiter zunehmen. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierserschliessung bzw. deren Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs.
- Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass Fremdverkehr vermieden und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.
- Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden konsequent verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen werden entschleunigende Massnahmen geprüft.
- Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.
- Die Parkraumpolitik ist ein Schlüsselthema für die Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs. Der Parkraum wird über die Bewirtschaftung und die Menge gesteuert. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.



Bestellung:
Stadt Zürich
Tiefbauamt
Kommunikation
Werdmühleplatz 3
Postfach 8001 Zürich
taz-kommunikation@zuerich.ch



Charta für eine
nachhaltige
städtische Mobilität