

Zurich's Transport Planning for Quality of Living

Ruedi Ott, dipl. Ing. ETH/SVI
Head of Transport Planning

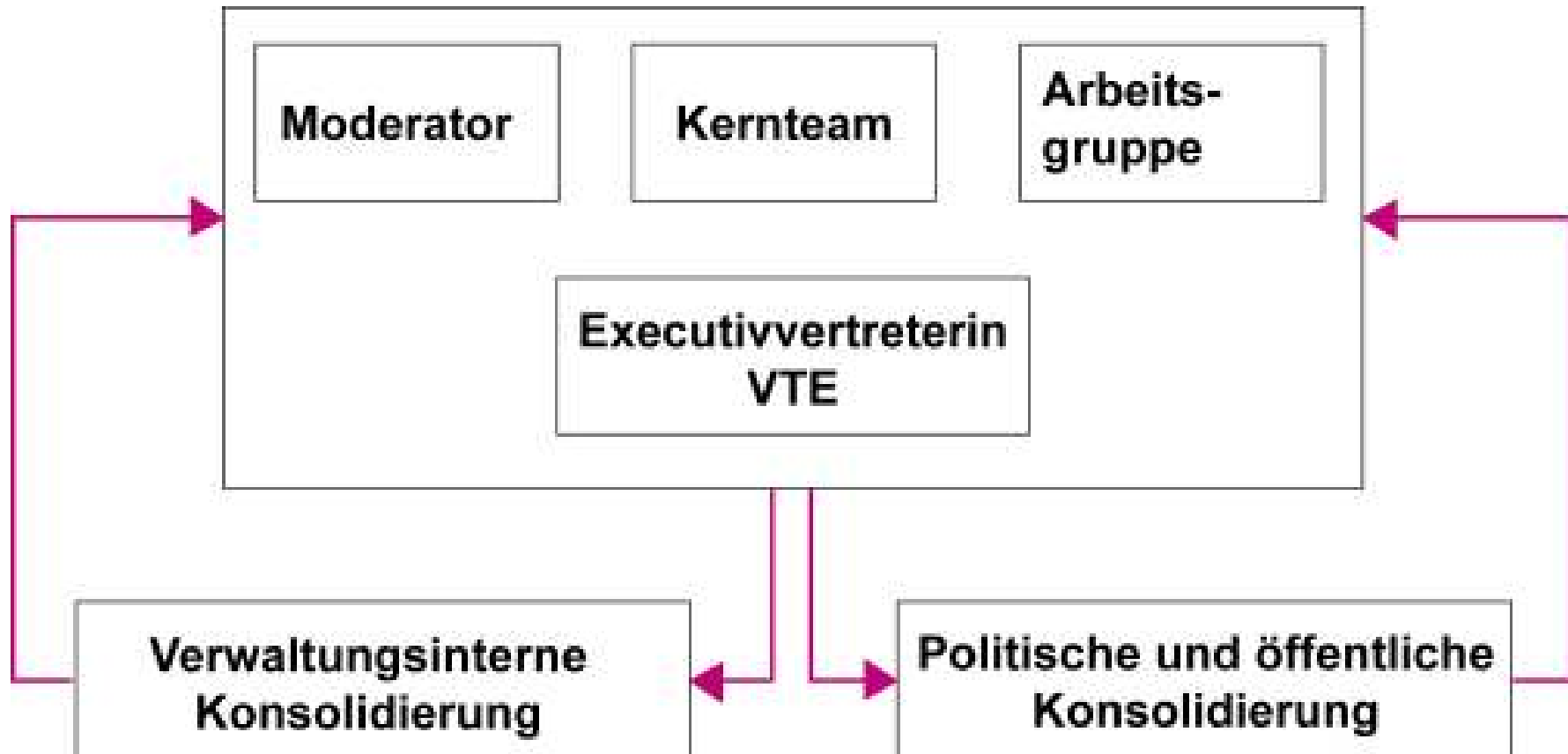


Stadt Zürich
Tiefbauamt

Prägende Elemente der Zürcher Verkehrspolitik

- 1973 Nein zu unterirdischen Lösungen für ÖV
- 1974 Bebauungsplan:
 1. Plafonierung des MIV
 2. Kanalisierung
 3. Verkehrsentsmischung: Förderung ÖV
- 1977 Ja zur Beschleunigung des traditionellen ÖV (200 Mio. CHF)
- 1984 Ja zu Veloweginitiative (25 Mio. CHF)
- 1987 „Blaubuch“:
 1. Förderung ÖV
 2. MIV reduzieren
 3. MIV kanalisieren – Wohngebiete beruhigen
 4. PP nicht vergrössern, eher reduzieren
 5. Umweltfreundliche Mobilität fördern
- 1990 S-Bahn Eröffnung - ohne FLAMA im Strassenverkehr
- 1999 Stadträtlicher Auftrag zur Neuformulierung der Verkehrspolitik

Konsolidierungsrunden



Zwei Grundsätze der Mobilitätsstrategie

- Nachhaltiges Handeln

Ausgewogenheit Nachhaltigen Handelns

Projekte müssen sein :



sozial
ausgewogen



ökologisch
verträglich



wirtschaftlich
vernünftig

- Doppelaufgabe

Die Doppelaufgabe der Mobilitätsstrategie



Zukünftige Entwicklungen
ermöglichen



Schäden früherer Entwicklungen
reparieren

Fünf Handlungsschwerpunkte

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

Aufbau der Mobilitätsstrategie

8 zusammenfassende Prinzipien

Umsetzung der Mobilitätsstrategie – Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien
(StRB 7.9.2005)

18 Säulen

thematische Teilstrategien mit Haltung und Argumentarium
(Beschlüsse 2002-2005)

Strategisches Fundament

Nachhaltige Entwicklung der Stadt, Handlungsschwerpunkte
(StRB 9.5.2001)



18 Teilstrategien – 250 Seiten

2002 verabschiedet

- Kombinierte Mobilität
- Mobilitätsberatung
- Parkierung
- Entwicklungsgebiete
- Verkehrsmanagement und Verkehrstelematik
- Stadtautobahnen und neue Hauptstrassen

2003 verabschiedet

- Fussverkehr
- Behinderte, Betagte und Kinder
- Hauptstrassen
- Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume
- Einkaufs-/Freizeitverkehr
- Wirtschafts-/Güterverkehr

Verabschiedung 2004

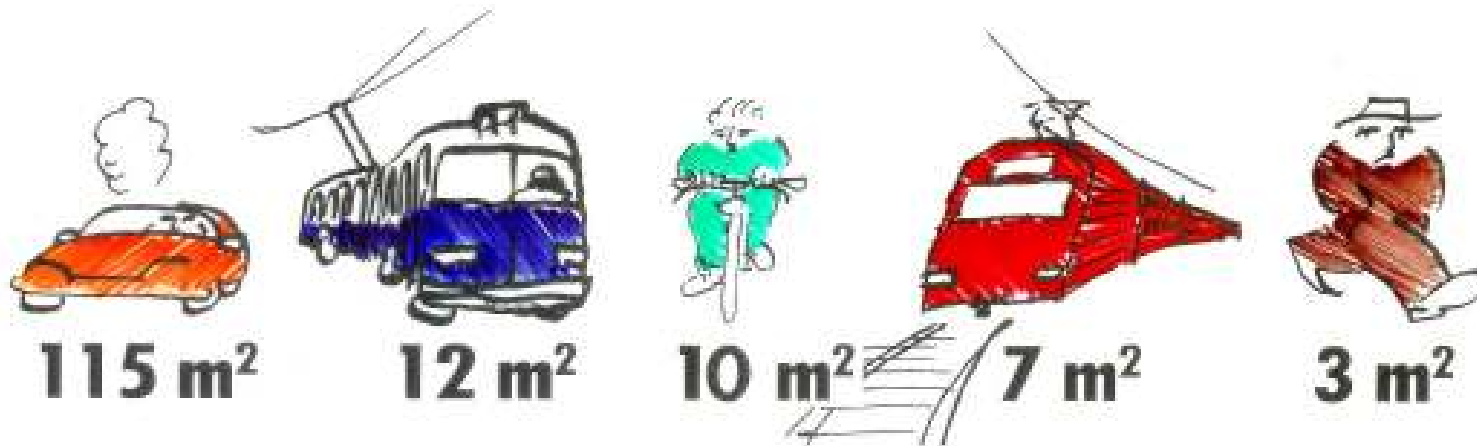
- Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Quartierstrassen
- Zentrumsgebiete
- Kantonale und regionale Zusammenarbeit
- Finanzierungsinstrumente

Umsetzung der Mobilitätskultur – Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien

- 8 Prinzipien komprimiert auf 11 Seiten



Prinzip: Angebots- statt nachfrageorientierte Mobilitätsplanung



- Grenzen in der Mobilitätsplanung berücksichtigen
- Umfassende Konfliktanalyse und Vorteile einzelner Verkehrsmittel nutzen
- Umfassendes Verständnis von Belastbarkeit (Leistungsfähigkeit, Lärm, Gestaltung, Sicherheit, Wohn- und Lebensqualität)
- Nachhaltigkeit

Prinzip: Mehr Koexistenz statt Verkehrstrennung

- Verkehrskultur (gegenseitige Rücksichtnahme)
- Dominanzausgleich im Strassenraum (Umgestaltung)
- Ruhiger Verkehrsfluss (Betriebskonzept)



VORHER



NACHHER

Prinzip: Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung



VORHER



NACHHER

- Entwicklungsgebiete für hohe Verkehrsanteile des Fuss-, Velo und öffentlichen Verkehrs konzipieren
- Neue Strasseninfrastrukturen nur mit flankierenden Massnahmen
- Abstimmung Verkehrsaufkommen auf Verträglichkeit

Prinzip: Schaffen und Nutzen einer Stadt der kurzen Wege

- Querungsmöglichkeiten für Fussverkehr
- Behindertengerechter Bau
- Integrierter Veloverkehr
- Ganzheitliche Strassenraumgestaltung in Quartieren
- Verkehrsberuhigung



Quartierzentren (QUARZ)

Stadt Zürich
Tiefbauamt



Zehntenhausplatz Objektblatt zum Fussgängerbereich 25

Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren Feb. 2006

Der bekannte Verkehrsplan der Stadt Zürich legt in Planungsdokumente fest, im öffentlichen regionalen Raum sind die drei Zentrumskerns City, Quartier und innerstädtisch (M1) festgelegt. In diesen zentralen, fußgängerorientierten Bereichen sollen in der Stadt durch urbane Quartiere verbessert werden, die ermöglichen ein verlässliche Infrastrukturalter der wirtschaftlichen Verkehrsmittelnahme und -abgabe im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. In diesen Quartieren die soziale, strukturellen und Umweltqualität verbessert werden werden.

Tiefbauamt
Bau- und Verkehrsplanung des Tiefbau- und Erhaltungsbereichs

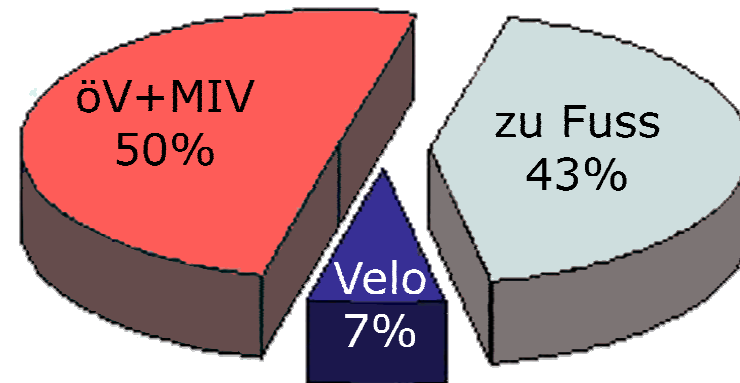


Gestaltung, Stadträume 2010



Ohne Fussverkehr ist die Stadt tot!

- Fussgänger/innen sind entscheidend für die Lebensqualität in einer Stadt
- Ohne Fussgänger/innen fährt kein öffentlicher Verkehr und bleiben die Parkhäuser leer
- Gehen ist Bewegung und Aufenthalt zugleich
- Fussgänger/innen sind auf eine attraktive Stadt angewiesen



Weganteile der Verkehrsmittel
Im Binnenverkehr der Stadt
Zürich

Der Fussweg ist die erste und letzte Meile in der Transportkette des öffentlichen Verkehrs



Prinzip: Mobilitätsmanagement als Ergänzung zur Infrastrukturplanung

- Partnerschaftlicher Aufbau einer institutionellen Mobilitätsberatung
- Bereitstellung von Voraus-Informationen über Verkehrssituation, Störungen etc.
- Öffentlichkeitsarbeit und Mitsprache Bevölkerung



Prinzip: Berücksichtigung der
Personenbeförderungskapazität

Prinzip: Optimierung der
Gesamtverkehrsabwicklung

Prinzip: Förderung der verkehrsmittel- und
stadtübergreifenden Vernetzung

Strategiekonformitätsprüfung auf dem Internet www.stadt-zuerich.ch/mobilitaetskultur

Teil A

Angaben zum Mobilitätsvorhaben

Teil B

Checkliste zur Beurteilung der Nachhaltigkeit

Teil C

Abklärung Teilstrategien, Handlungsschwerpunkte und Umsetzungsregeln

Teil D

Gesamtbeurteilung und Empfehlungen zuhanden des Stabes Verkehr

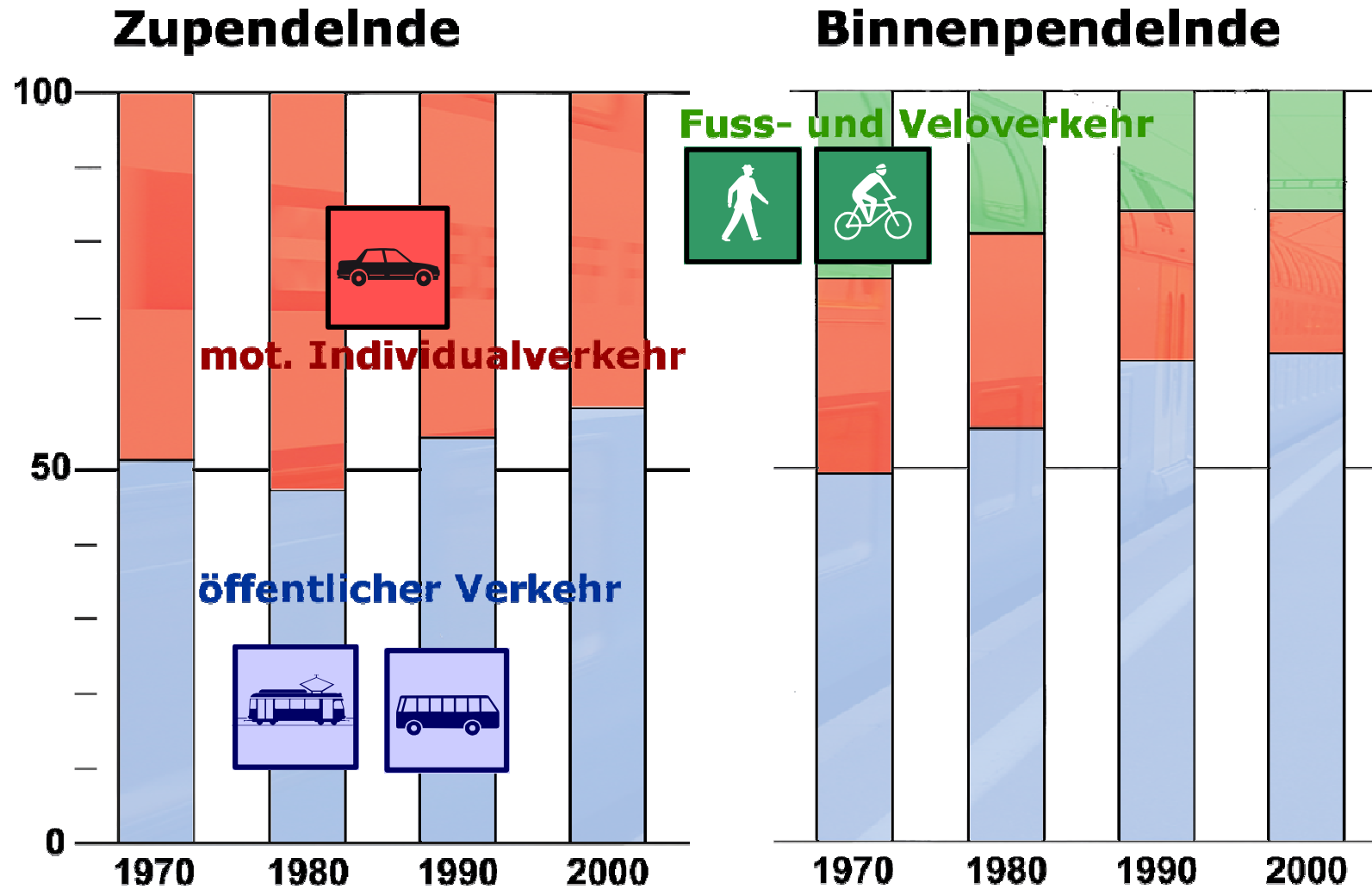
AUSWERTUNG: BEURTEILUNG DER NACHHALTIGKEIT

a) Bewertungen auf einen Blick

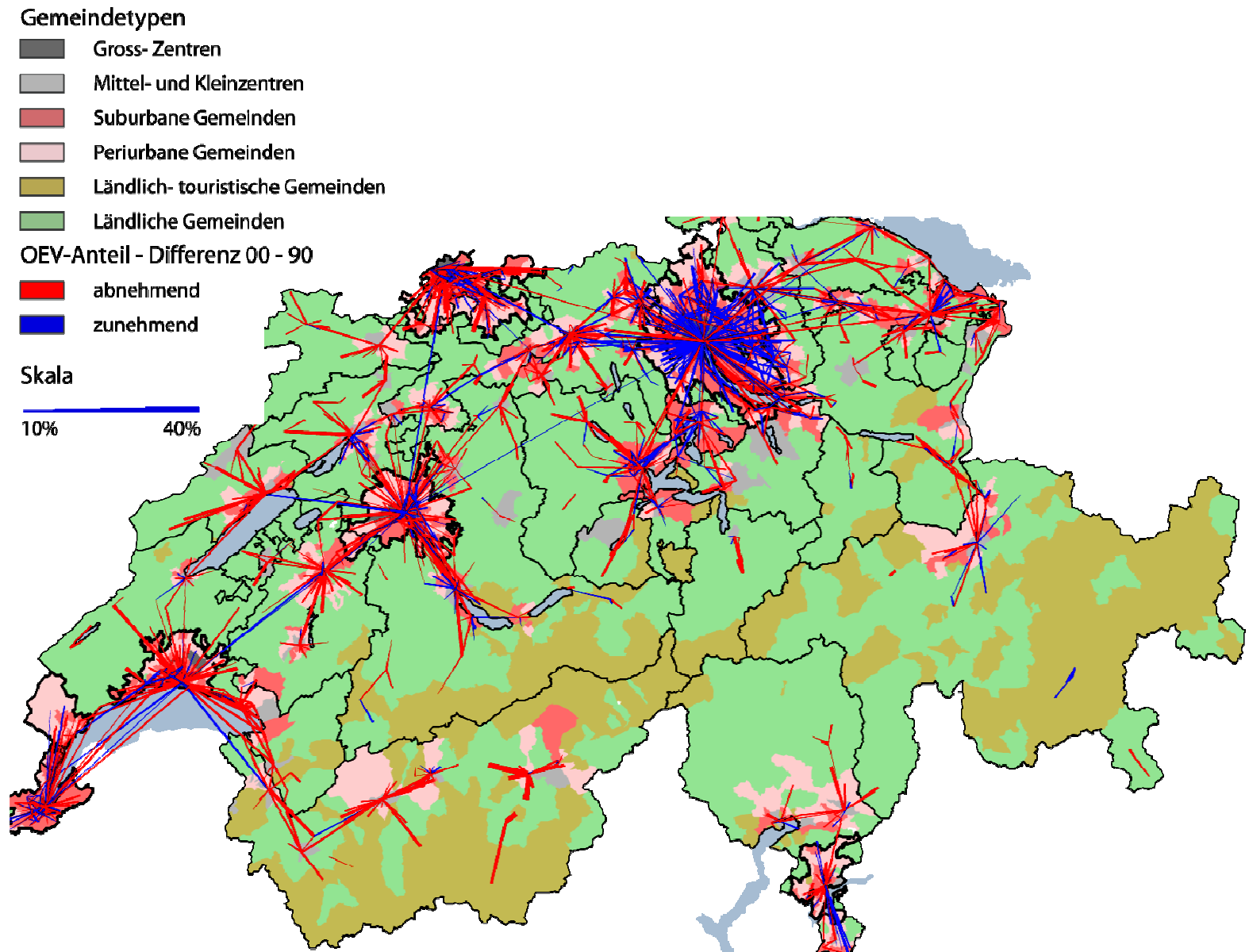
		Beurteilung					
		--	-	0	+	++	X
GEBELLSCHAFTLICHE DIMENSION	G1	Gestalt der Lebensräume und des Wohnumfeldes				■	
	G2	Verbindung der Lebensräume und des Wohnumfeldes					■
	G3	Abhängigkeit der Quartierzentren auf der Innenstadt					■
	G4	Sicherheit Verkehr (Safety)				■	
	G5	Sicherheit Sozial (Security)					■
	G6	Zugang für alle				■	
	G7	Partizipation / Individualität				■	
WIRTSCHAFTLICHE DIMENSION	W1	Kostenwirksamkeit und Kostenrisikopotenz				■	
	W2	Wirtschaftlichkeit					■
	W3	Adäquate Erreichbarkeit					■
	W4	Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems					■
	W5	Effizienz des Wirtschaftens auf Güterverkehr				■	
	W6	Zuverlässigkeit				■	
	W7	Konflikte				■	
ÖKOLOGISCHE DIMENSION	U1	Energieeffizienz des Verkehrssystems				■	
	U2	Treibhausgasemissionen					■
	U3	Luftbelastung					■
	U4	Verkehrsmittelvermeidung				■	
	U5	Schutz natürlicher Lebensräume				■	
	U6	Ökologische Vermeidung					■
	U7	Flächenbedarf und Bodenversiegelung				■	

Entwicklung Modalsplit 1970 - 2000

Erwerbstätige (Ergebnisse Volkszählung, Hauptverkehrsmittel)



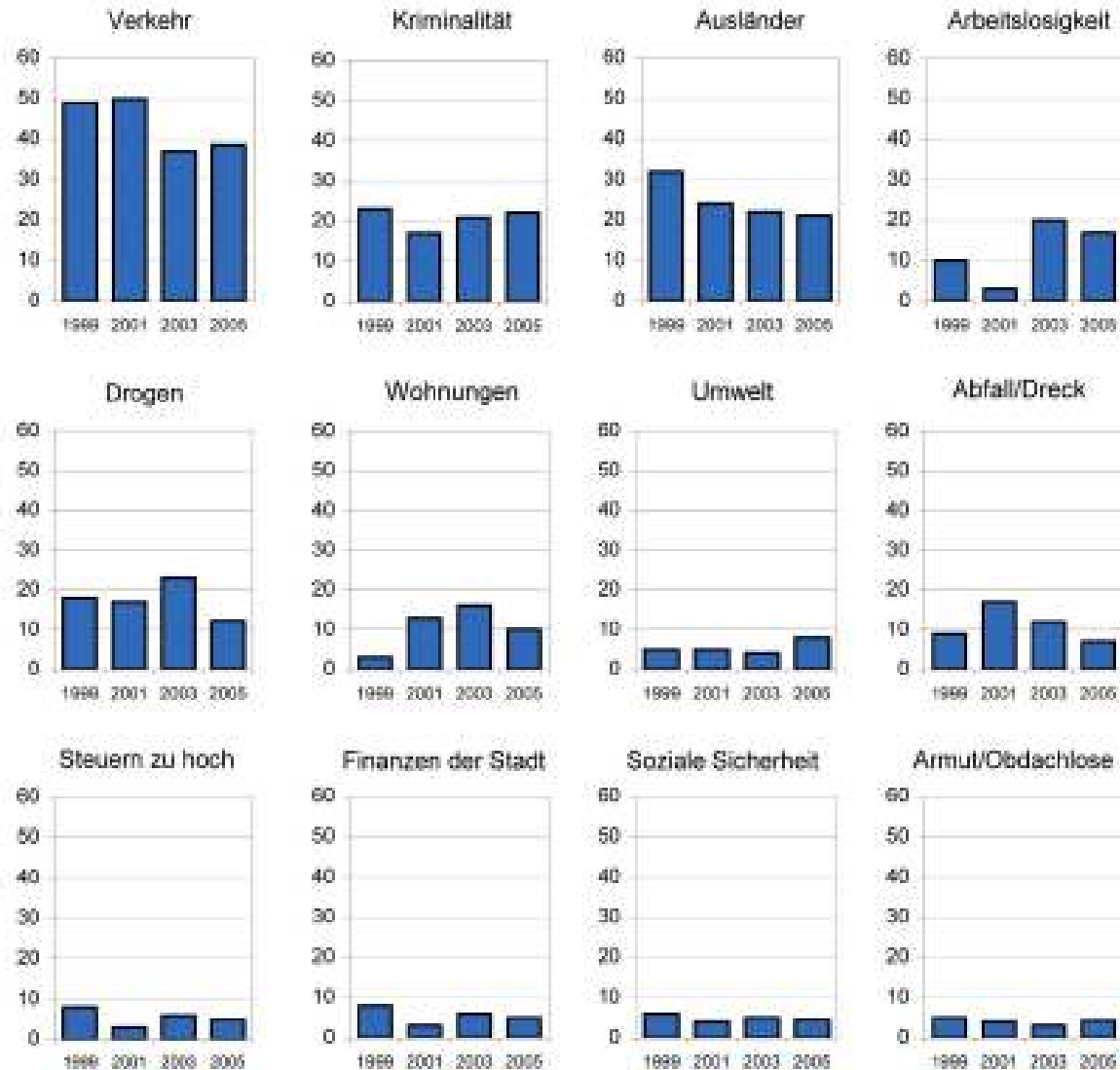
Pendlerströme ÖV-Anteile 1990 - 2000



Dissemination: DC Konferenz 8. Dezember 2005



Entwicklung der grössten Probleme in Zürich 1999-2005 (Bevölkerungsbefragung)



Abstimmungszeitung kommunaler Verkehrsplan

Name/Frau: _____ P.P. 8522 Zürich

STADT ZÜRICH – URNENGANG VOM

8. Februar 2004

Sole geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger
Gemäss Artikel 10 und 12 der Gemeindeordnung werden Ihnen
die unten stehenden Vorlagen zur Abstimmung unterbreitet.
Zürich, 3. Dezember 2003

Im Namen des Stadtrates:
Stadtpräsident Dr. Einar Lädergerber
Stadtschreiber Dr. Martin Brunner

1 | 2004 **ABSTIMMUNGSVORLAGEN**

Die Resultate finden Sie auch im Internet: www.stadt-zuerich.ch/abstimmungen

**1 | Definitive und flächendeckende Einführung von
Schulleitungen an der Volksschule der Stadt Zürich ab
Schuljahr 2005/2006 (Änderung der Gemeindeordnung)**

**2 | Neufestsetzung des kommunalen Verkehrsplans
der Stadt Zürich**

Mobilspiele 2003





Viele Zürcher lernen im Ausgang die falschen Frauen kennen.

Die Dienstzeit nach diesen Touren ist nicht mehr so gut, wenn Sie das Auto in Zürich fahren lassen, sind auf dem Weg ins Büro einsteigen. In der Stadt ist der höchste Höhenstand im Durchschnitt nur gerade 300 Meter entfernt. Dort finden Sie alle gut 10 Minuten Anschluss, und können sich eine Parkgarage...

probleme im Auto, im Restaurant oder in die Party schauen lassen. So können Sie in jeder Hinsicht besser an. Für erste Kennenlernen empfehlen wir Ihnen die ZVV, Tagessätze für CHF 7.20. Weitere Informationen unter www.vbz.ch.



Umwelten lohnt sich.



Man lernt ja schon früh, dass man in der Stadt mit dem Auto nicht vorwärts kommt.


Umsorgen lohnt sich.





Ein Hörspiel, das in die Füße geht

- › Dauer des Spaziergangs/Hörspiels ca. 1 Stunde
- › Tonträger: iPod, CD auf Bestellung, Internet
- › Kombiniert mit Fusswegplan



Mobilität ist Kultur

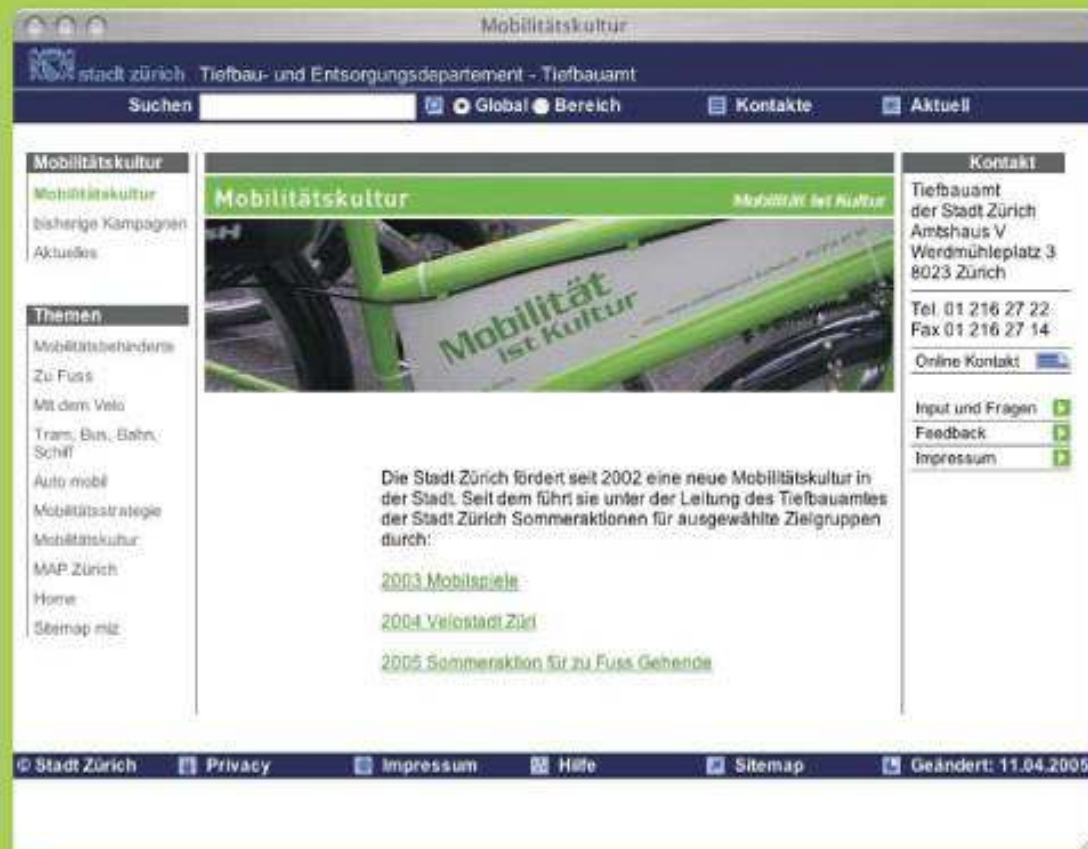
Stadt Zürich 

UNDERWÄGS, ABER SCHLAU!



Wo find ich das alles?

www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet-ist-kultur



Mobilitätsstrategie Stadt Zürich: StRB 9.5.2001

Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich erfordert eine intensive Koordination unter den Departementen. Darin unterscheidet sie sich keineswegs von der bisherigen Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte, besteht doch deren Erfolg u.a. gerade auch darin, dass mit einer Vielzahl von kleinen, innerhalb der Verwaltung koordinierten Schritten das gleiche Ziel konsequent umgesetzt wurde.

Mercer's world-wide quality of living survey

Index 2007

1. Zurich	108.1
2. Geneva	108.0
3. Vancouver	107.7
3. Vienna	107.7
5. Auckland	107.3

