

Von der Verkehrspolitik zur Mobilitätskultur Kampagne „Mobilität ist Kult(ur)“ in der Stadt Zürich

Obwohl der Verkehr auf Zürichs Strassen und Schienen heute grösstenteils gut funktioniert, hat die herkömmliche Verkehrspolitik mit Blick in die Zukunft ausgedient. So jedenfalls sieht es der für den Stadtzürcher Verkehr zuständige Stadtrat Martin Waser. Zürich hat deshalb eine Kampagne gestartet, die auf einer neuen Mobilitätsstrategie basiert. Ziel ist eine neue Mobilitätskultur, die allen VerkehrsteilnehmerInnen genügend Raum und Rücksichtnahme durch den Stärkeren einräumt. Die neue Mobilitätsstrategie sei jedoch nur dann wirksam, wenn alle in und um die Stadt Zürich ein neues Bewusstsein für Mobilität entwickeln, heisst es in den Grundsätzen. Die Stadt Sorge für eine Mobilität nach dem Grundsatz der Nachhaltigkeit. Die Verkehrsteilnehmenden werden deshalb aufgerufen, ihre persönliche Verantwortung im Verkehrsgeschehen wahrzunehmen.

Weitere Informationen:

Kampagne Mobilitätskult(ur)
Stadt Zürich

www.mobilitaetskultur.ch
www.stadt-zuerich.ch

27. September 2002

Redaktion Mobilservice
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Mobilität ist Kult(ur)

**DIE NEUE MOBILITÄTSSTRATEGIE -
WIE WIR MITEINANDER WEITERKOMMEN**

**ZIELE UND ELEMENTE
SCHWERPUNKTE
BEISPIELE AUS DEM ALLTAG**



EINE INFORMATION DES STADTRATS VON ZÜRICH



Die Vielfalt an Mobilität ist eine städtische Errungenschaft. Der beschränkte Raum in der Stadt erfordert eine Strategie, um das Bedürfnis nach Mobilität am sinnvollsten zu befriedigen. Kein Verkehrsmittel ist einfach gut oder schlecht. Hingegen gibt es für jeden Zweck unterschiedlich geeignete Mobilitätsarten. Mit dem Velo gehts oft am schnellsten, das Auto ist für den Transport eines sperrigen Gegenstandes passender als der Bus. Die Mobilitätsstrategie fördert die Verkehrsmittel dort, wo deren Stärken sind. Sie lädt ein, verschiedene Rollen bewusst wahrzunehmen. Leute, die zu Fuss unterwegs sind, empfinde ich hinter dem Autosteuer anders,

als wenn ich selbst Fussgänger bin. Verkehr ist ein gigantisches Rollenspiel mit ständigem Rollentausch. Eindimensionale Betrachtungen genügen nicht. Mobilität ist Kult, aber auch Kultur.

Ein Ziel politischen Handelns ist stets das Wohl Zürichs. Politik muss Wege dorthin aufzeigen, die neue Mobilitätsstrategie ist einer davon. Über die Wege kann und soll diskutiert werden.

Mobilität ist ein Thema in den Legislaturzielen des Stadtrates. Für ihn ist die vorliegende Broschüre ein verbindliches Konzept für die nächsten vier Jahre. Für Sie soll sie Anregung sein für eine Auseinandersetzung mit Mobilität.

Ich freue mich auf eine engagierte Debatte.

Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Stadtrat Martin Waser



Inhalt

Von der Verkehrspolitik zur Mobilitätskultur	3
Ziele der neuen Mobilitätsstrategie	6
Der Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung	7
Die Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie	8
Mobilitätsbeispiele aus dem Alltag	12
Mit Teilstrategien zum Gesamterfolg	16
Auch Mobilität braucht Regeln	19
Daten und Fakten	20

VON DER VERKEHRSPOLITIK ÜBER DIE MOBILITÄTSSTRATEGIE ZUR MOBILITÄTSKULTUR

Strassen sind die Lebensadern einer Stadt. Sind sie verstopft, dann schlägt der städtische Puls langsamer, die Leistungsfähigkeit sinkt, und die Attraktivität des Umfelds schwindet. Für die Stadt Zürich ist die Optimierung des Verkehrs darum eine fortwährende Aufgabe. Eine Aufgabe, die im Lauf der Zeit neue Lösungen verlangt.



GESTERN: DIE VERKEHRSPOLITIK

Im Jahr 2000 führte die Stadt eine Standortbestimmung zur bisherigen Verkehrspolitik (Blaubuch 1987) durch, die Erfreuliches zeigte: Die Verkehrsorganisation hat sich in weiten Teilen bewährt und massgeblich zum hohen Standard des Zürcher Verkehrssystems beigetragen. Der öffentliche Verkehr ist auf hohem Niveau attraktiv, verfügt über ein solides Image und wird von einer breiten Bevölkerungsschicht akzeptiert. Der motorisierte Individualverkehr auf Stadtge-

biet ist stabil. Für den Fuss- und Veloverkehr existieren neben durchgehenden Velorouten und Fussgängerzonen vor allem punktuelle Verbesserungen. Die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren ist flächendeckend und wirkt sich positiv aus. Die Einführung der blauen Zonen und die damit verbundene Reduktion des Parkplatzangebots für Pendlerinnen und Pendler hat den Schleich- und Suchverkehr markant reduziert. Und in der Innenstadt gibt es den

sprichwörtlich historischen Parkplatzkompromiss, der Fussgängerbereiche und neue Parkhäuser erst ermöglicht. Kein Zweifel, der Verkehr in Zürich funktioniert. Das bestätigen auch Vergleiche mit anderen europäischen Städten eindrücklich. ■

HEUTE: DIE MOBILITÄTSSTRATEGIE

Die Zukunft wartet nicht: Ein gewaltiger Entwicklungsschub hat Zürich erfasst. Grosse Entwicklungsgebiete sind in Planung und Realisierung, um neue Arbeitsplätze und neue Wohnungen zu schaffen. Liberale Ladenöffnungszeiten und Gastgewerbebesetze verändern das Freizeit- und Konsumverhalten von Einwohnerinnen und Einwohnern, Besu-

cherinnen und Besuchern. Der Stadtrat will die daraus resultierenden Mobilitätsbedürfnisse mit umfassenden und gezielten Plänen befriedigen: Zur Sicherung der Standortattraktivität sind verschiedene Entlastungsstrassen im Bau oder werden mit Nachdruck gefordert. Weitere Ergänzungen des Tram- und S-Bahn-Netzes sind erforderlich, ebenso

wie eine Verflüssigung des motorisierten Verkehrs. Auch die Sanierung städtebaulicher Verkehrssünden früherer Tage ist dringend notwendig. Und der wachsende Trend zur Mobilitätsberatung nimmt vermehrt direkten Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. All das hat grössere Verkehrsumlagerungen zur Folge, die dank neuen Informations-

technologien und Verkehrsleitsystemen zunehmend besser gesteuert werden können.

In einem breit abgestützten Prozess unter der Leitung des Tiefbauamts wurde deshalb eine neue Mobilitätsstrategie für die Stadt Zürich erarbeitet und am 9. Mai 2001 vom Stadtrat in Kraft gesetzt. ■



MORGEN: DIE MOBILITÄTSKULTUR

Die neue Mobilitätsstrategie ist nur dann wirksam, wenn alle in und um die Stadt Zürich ein neues Bewusstsein für Mobilität entwickeln. Die Stadt sorgt für eine Mobilität nach dem Grundsatz der Nachhaltigkeit. Die Verkehrsteilnehmenden sind aufgerufen, ihre persönliche Verantwortung im Verkehrsgeschehen wahrzunehmen.

Die nachhaltige Entwicklung: qualitatives und quantitatives Wachstum

Wenn die Stadt wachsen soll, muss auch die damit einhergehende Mobilität ermöglicht werden. Dies jedoch kontrolliert und nach den Kriterien der Nachhaltigkeit. Das Wachstum soll also nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ sein. Soll nicht nur neue, sondern auch optimierte Mobilitätsangebote beinhalten. Zusätzlich zum Neuen ist auch das Reparieren alter Sündenfälle ein Element der nachhaltigen Entwicklung.

Alle Verkehrsteilnehmenden haben Anspruch auf Mobilität

Die verschiedenen Verkehrsmittel dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern müssen sich unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ergänzen. Nur eine sinnvolle Kombination aller Verkehrsmittel mit ihren Stärken und optimalen Einsatzgebieten kann die zukünftige Mobilitätsnachfrage abdecken. Gleichzeitig haben alle Verkehrsteilnehmenden einen berechtigten Anspruch auf einen Anteil an dieser Mobilität.

Alle Verkehrsteilnehmenden sind verantwortlich für die Qualität der Mobilität

Alle Einwohnerinnen und Einwohner, Besucherinnen und Besucher sollen von dieser Mobilität profitieren können. Gleichzeitig sind auch alle von ihren Auswirkungen betroffen. Alle stehen also in der Verantwortung: Jeder und jede kann die Vorteile der Mobilität maximieren und gleichzeitig die möglichen Nachteile minimieren. Dieses Bewusstsein soll sich in der Stadt Zürich als Zeichen einer neuen Mobilitätskultur durchsetzen.

Nur wenn man die Mobilitätskultur so versteht, lassen sich Themen wie Immissionen, Finanzierung, Kapazität, Gestaltung und weitere drängende Fragen lösungsorientiert angehen. Und nur auf dieser Basis besteht eine Chance, dass der Verkehr als Motor der Entwicklung den Standortvorteil der Stadt Zürich und ihre hohe Lebensqualität auch in Zukunft sichert. ■

DIE NEUE ZÜRCHER MOBILITÄTSSTRATEGIE

DIE ZIELE DER NEUEN MOBILITÄTSSTRATEGIE

Zürich wächst und entwickelt sich. Neue Wohnquartiere entstehen, neue Arbeitsplätze werden geschaffen. Es wird wieder gebaut. Gewohntes verändert sich in rasantem Tempo. Mit dieser Entwicklung muss auch der Verkehr mithalten. Die Stadt will innerhalb des komplexen Mobilitätssystems Sinnvolles ermöglichen und dabei rasch auf aktuelle Bedürfnisse und Chancen reagieren können.

Heute funktioniert das Verkehrssystem in Zürich. Die Anstrengungen der vergangenen Jahre zahlen sich aus. Damit das so bleibt, ist aber eine Neuausrichtung nötig.

Ziel des Stadtrats ist es, optimale Mobilitätsvoraussetzungen für die Entwicklung der Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs-, Kultur-, Sport- und Tourismusstadt Zürich zu schaffen. Er will die entsprechenden Entwicklungsspielräume für den Verkehr sicherstellen und gleichzeitig die Stadt- und Wohnqualität erhalten oder, wo nötig, verbessern. Dazu wird er seine bisherigen Anstrengungen auch in der Neuausrichtung konsequent weiterführen. Für die zukünftige Stadtentwicklung hat der Stadtrat in Legislaturzielen und Richtplänen daher Folgendes festgelegt:

- Er will die soziale Entmischung der Bevölkerung durch den Wegzug der Mittelschicht – insbesondere bei Familien – stoppen. Dafür schafft er optimale Bedingungen für attraktives Wohnen und wertet Stadtgebiete mit sozialen Brennpunkten gezielt auf.

- Er will die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner zumindest halten, indem er vor allem auch in den Entwicklungsgebieten Wohnraum schafft. Dabei darf die Problematik des zunehmenden Pendlerverkehrs nicht vergessen werden.

- Er will die in der Rezession eingebüßten Arbeitsplätze wieder zurückgewinnen, indem er der Wirtschaft ein optimales Umfeld bietet und das Potenzial der Entwicklungsgebiete für die Ansiedlung attraktiver Arbeitsplätze nutzt.

- Er will die Umwelt- und Erholungsqualität erhalten und steigern, indem er insbesondere das Umfeld der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete qualitativ verbessert und Immissionen vermindert. Dabei will er neue Umweltbelastungen wo immer möglich verhindern. ■

DIE ELEMENTE DER MOBILITÄTSSTRATEGIE IM ÜBERBLICK

Die nachhaltige Entwicklung

Bei allen Projekten geniessen die Nachhaltigkeit und der Interessenausgleich zwischen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt höchste Priorität.

Die Handlungsschwerpunkte

Sie bilden den Rahmen, in dem die Teilstrategien umgesetzt werden.

Die Teilstrategien

Erst die nötigen Mobilitätsangebote ermöglichen die angestrebte Stadtentwicklung.

Die Umsetzungsregeln

Nur verbindliche Regeln sichern die laufende, nachhaltige Umsetzung der Mobilitätsstrategie.

DER GRUNDSATZ DER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG

Entwicklung und Reparatur

Entwicklungen benötigen Spielräume, auch im Verkehr: Neue Bedürfnisse müssen aufgenommen, bestehende weiter erfüllt werden. Im ausgelasteten städtischen und regionalen Verkehrsnetz heisst es, alle Möglichkeiten zu nutzen, um die nötigen Entwicklungspotenziale zu schaffen. Neben Entwicklungsaufgaben besteht aber auch ein grosser Reparaturbedarf. Entlang zahlreicher Strassen werden die gesetzlichen Belastungsgrenzwerte für Lärm und Luft überschritten, was Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt. Die rasante Zunahme des Verkehrs hat Schäden verursacht, die der Stadtrat beheben will. Die Mobilitätsstrategie muss beide Aufgaben – Entwicklung und Reparatur – erfüllen.

Warum Nachhaltigkeit?

Damit Zürich auch in Zukunft attraktiv bleibt, braucht es eine hohe Wohn- und Lebensqualität, eine wettbewerbsfähige Wirtschaft und den Schutz der natürlichen Umwelt. Dafür hat die Stadt den Grundsatz der Nachhaltigkeit als übergeordneten Entwicklungsrahmen festgelegt.

Die Stadt Zürich will heutige Bedürfnisse so erfüllen, dass auch für künftige Generationen genügend Möglichkeiten offen bleiben. Nachhaltiges Handeln ist primär ein Prozess, bei dem alle Projekte auf ihre Auswirkungen auf die Bereiche Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt ganzheitlich betrachtet werden. Dabei werden Betroffene frühzeitig in die Meinungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen. Da die Handlungsspielräume in der bereits verdichteten Stadt Zürich relativ eng sind, können Konflikte nicht vermieden werden. Deshalb gilt: Falls sich ein Entscheid negativ auf die Entwicklung in einem Bereich auswirkt,

Die Doppelaufgabe der Mobilitätsstrategie



Zukünftige Entwicklungen ermöglichen Schäden früherer Entwicklungen reparieren

Ausgewogenheit nachhaltigen Handelns



werden diese Nachteile nur dann akzeptiert, wenn sie durch den Nutzen für einen anderen Bereich oder durch andere Massnahmen kompensiert werden. Diese Abwägung darf nicht systematisch zu Lasten des gleichen Bereichs gehen. ■



DIE SCHWERPUNKTE DER MOBILITÄTSSTRATEGIE

Der Stadtrat hat fünf Schwerpunkte für die Mobilität gesetzt, in denen er aktiv handelt:

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



Die intelligente Nutzung der bestehenden Infrastrukturen schafft Raum für zukünftige Entwicklungen. Ein aktives Mobilitätsmanagement verstetigt den Verkehrsfluss, vernetzt die Verkehrsmittel und hilft bei ihrem optimalen Ein-

satz. Dabei gilt stets das Koexistenzprinzip: Alle Verkehrsteilnehmenden sollen die Strassenräume sicher nutzen können. Siehe Beispiel Seite 12, «Parkleitsystem vermeidet Suchverkehr».

INFRASTRUKTUREN GEZIELT ERGÄNZEN



Sinnvolle und nachhaltige Erweiterungen halten das Gesamtverkehrssystem leistungsfähig und helfen, untragbare Belastungen in Stadtquartieren abzubauen. Im Strassenbereich sollen neue Infrastrukturen stark belastete Wohngebiete von örtlichem Durchgangsverkehr entlasten und die Erschliessung der Entwicklungsgebiete absichern. Zusätzlich haben sie die Aufgabe, einen stetigen Verkehrsfluss auf den Hauptstrassen zu ermöglichen, wobei die Umlagerung des Verkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel nach wie vor zentrales Anliegen bleibt.

Siehe Beispiel Seite 13, «Vogelgezwitscher statt Vierzigtöner».

HORIZONTE FÜR EINE STADTGERECHTE MOBILITÄT ÖFFNEN



Mobilität ist auch ein soziales Thema: Es sind Menschen, die das Verkehrsgeschehen prägen. Darum erfordert die Umsetzung einer stadtverträglichen Mobilitätsstrategie auch eine erhöhte Eigenverantwortung. Deshalb setzt der Stadtrat neben technischen und betrieblichen gezielt auch bewusstseinsbildende Massnahmen ein. Siehe Beispiel Seite 14, «Zürich West: Runder Tisch soll Lösung bringen».

KOSTENWAHRHEIT ANSTREBEN UND FINANZIERUNG FLEXIBILISIEREN

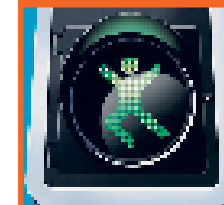
Der Stadtrat will die Kostentransparenz für Konsumentinnen und Konsumenten verwirklichen. Er baut Subventionierungen nicht nachhaltiger Mobilitätsbereiche ab und kann preisliche Instrumente zur Lenkung einsetzen. Zusammen mit Bund und Kanton erarbeitet die Stadt rechtliche Grundlagen für private und gemischtwirtschaftliche Finanzierungen.

INNOVATIONEN ENTWICKELN UND FÖRDERN



Nur innovative Projekte können bei einem begrenzten Platzangebot neue Wege öffnen. Darum nutzt die Stadt Erfolg versprechende Ideen und lanciert gezielt entsprechende Pilotprojekte. Siehe Beispiel Seite 15, «Innovative Tempo-30-Regelung».

ZÜRICH MULTIMOBIL



Die Vielfalt der städtischen Mobilitätskultur kann natürlich täglich erlebt werden, speziell hautnah

aber jedes Jahr am 22. September: am Aktionstag «Zürich multimobil – die bewegte Stadt».

Zusammen mit über 1000 europäischen Städten, mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich und mit privaten Vereinigungen, Quartierorganisationen und Unternehmen lässt die Stadt Zürich diesen Tag zu einem im wahrsten Sinne des Wortes bewegenden Ereignis werden.

Ziel ist es, lustvolle Anstösse zu geben, um das eigene Mobilitätsverhalten und dessen Einfluss auf die städtische Lebensqualität zu überdenken. Durch Freude am Ausprobieren statt durch Verbote sollen möglichst viele AutomobilistInnen motiviert werden, an diesem Tag auf ihr Auto zu verzichten und sich mit anderen Verkehrsmitteln in die Stadt und in der Stadt zu bewegen.

Details und News:
www.multimobil.ch

**BESTEHENDES OPTIMIEREN
UND VERNETZEN**

PARKLEITSYSTEM VERMEIDET SUCHVERKEHR

Der Freitag nach Auffahrt ist ein wunderschöner, warmer Tag des Jahres 2002. Viele Berufstätige haben die «Brücke» geschlagen und nutzen nun den freien Tag zum Einkauf in der Limmatstadt. Auch Kati Schade aus Adliswil. In der Regel profitiert sie zu diesem Zweck von den häufigen und raschen Verbindungen, welche die Sihltalbahn SZU anbietet. Doch heute ist ihre Mutter bei ihr zu Besuch, und deshalb reist sie – zusammen mit ihrer Tochter im Fond – mit dem Auto nach Zürich. Und sie sind bei dieser typischen Tages-Konstellation offensichtlich nicht die Einzigen damit: Die Anzeigetafeln für die freien Plätze in den Zentrums-Parkhäusern werden jetzt besonders gut beachtet, weil die Zahlen aller Parkhäuser langsam Richtung «0» streben. Im Parkhaus Urania sind sogar schon sämtliche Plätze belegt. Somit bleibt Kati Schade nichts anderes übrig, als sich in die Warteschlange vor der Einfahrt zum Parkhaus einzufädeln, wo sie prompt vom Reporter abgefangen und befragt wird.

Wertvoll für Ortsfremde

Und wie ist es normalerweise, wenn die Zahlen auf den Tafeln überall freie Parkplätze signalisieren? «Dann werfe ich sicher einen Blick darauf, entscheide aber nicht bewusst und sage mir: Aha, im Sihlparking hats noch mehr Plätze frei, also fahre ich dorthin.» Alles laufe unbewusst ab, und wenn nichts Gravierendes dagegen spreche, so lande sie zum Schluss doch wieder im Urania. Das ist beileibe kein Votum gegen diese Einrichtung. Als ehemalige Thüringerin besuche sie oft Berlin und schätze das dortige Parkleitsystem. «Noch wertvoller ist eine solche Parkhilfe für Ortsfremde», betont Frau Schade.

DIE WEGWEISER: GUT SICHTBAR UND DENNOCH MÖGLICHT UNAUFFÄLLIG

Seit Oktober 2001 führen 104 Anzeigetafeln die Autolenkenden in die 17 Parkhäuser der ersten Phase. Im Endausbau werden 50 Parkhäuser vom Leitsystem erfasst sein. Die Anzeigetafeln stellen oft einen Eingriff ins Stadtbild dar: Sie müssen sich unauffällig einfügen und gleichzeitig ihren Informationszweck bestmöglich erfüllen. Deshalb wurde der Gestaltung der Wegweiser sehr viel Aufmerksamkeit gewidmet.

In St. Gallen war schon ein Parkleitsystem in Betrieb. Doch selbst diese ausgeklügelte Konstruktion konnte für Zürich noch einmal verbessert werden. So wurde durch eine optimierte Platzierung der Hintergrundbeleuchtung die Wirkung bei Tag, in der Dämmerung wie auch nachts gesteigert. Auch an der Wahrnehmbarkeit der Schrifttypen hat man intensiv gefeilt.



Alle profitieren

Inzwischen hat sich die Kolonne schrittweise fortbewegt. Grossmutter, Mutter und Kind werden bald samt ihrem Auto vom Parkhaus Urania «verschluckt». Wäre der Reporter nicht per Velo unterwegs, wäre die Warteschlange an diesem schönen Freitag noch länger gewesen. Indirekt nützt das Parkleitsystem aber auch ihm, weil es Suchverkehr vermeiden hilft. ■

VON JOHANNES VON ARX,
JOURNALIST, ZÜRICH

VOGELGEZWITSCHER STATT VIERZIGTÖNNER

INFRASTRUKTUREN GEZIELT ERGÄNZEN

Sie sind da: 40,1 km durchgehende Velowege, diagonal und tangential durch die Stadt. Von Zollikon nach Schlieren, von Glattbrugg nach Adliswil, von Hirslanden nach Aubrugg und von dort direkt zum Katzenssee. Die Forderung aus Velokreisen ist uralt, das Bedürfnis offensichtlich, aber erst ein politischer Vorstoss 1995 und der Druck der Velolobby schaffen die Basis für mobile Lebensqualität.

In Zürich bestehen zahlreiche Velorouten, allerdings verhindern viele Lücken an neuralgischen Stellen (Kreuzungen oder Plätzen) noch, dass die zum Teil aufwändigen Velomassnahmen zu einem durchgehenden Netz zusammenwachsen können. Das Projekt der durchgehenden Velorouten schliesst diese Lücken elegant. Nicht mit Geld, sondern mit Geist und Pfiß: beispielsweise am Escher-Wyss-Platz, der jedem Radler ein Rodeo-Erlebnis bot inmitten der gepanzerten Geländewagen und Limousinen. Die Zufahrt führt nun durch die beruhigte Heinrichstrasse. Nach Einbiegen unter der Hardbrücke und via «Bypass» vor dem Sulzer-Gebäude gleitet man elegant neben dem Blechstrom stadtauswärts in die Hardturmstrasse.

370 Tafeln weisen den Weg

Wichtig ist vor allem die Führung der Radler. Das Konzept für die Wegweisung stammt von der Stadt Zürich. Die Tafeln selbst hängen Spezialisten auf: «Wir haben die Vorlagen für die Tafeln erhalten, und wir setzen das Konzept mit gesundem Menschenverstand um», sagt Peter Bürkler von der zuständigen Signal AG. «Es gilt, die Velofahrerinnen und Velofahrer zu führen, damit die Route klar und die Sicherheit möglichst hoch ist.» Die Firma montiert auch die Wegweiser für die Nationalen Velorouten.

Die vier Routen sind einheitlich markiert. Die Tafeln zeigen je nach Bedarf das Endziel der Route oder ein Zwischenziel. Abzweigungen in Quartiere und andere bestehende Routen sind ebenfalls klar angezeigt. Auf längeren Abschnitten zeigen «Reminder», dass man sich noch auf dem richtigen Weg befindet. Missverständnisse sind nie ganz zu vermeiden, allerdings zeigt ein Augenschein, dass die Markierungen geglückt sind. Die Wegweiser sind klar und gut lesbar. Dort, wo die neuen, roten Tafeln hängen, steht dem Velovergnügen nichts im Wege. Die Effekte beim Fahren sind verblüffend: Einer der schönsten ergibt sich vielleicht in Aubrugg. Die Route 3 überquert erst diverse Autobahnen und Schnellstrassen und führt durchs «Luegisland» in die Frohburgstrasse, wo unvermittelt am Waldrand die Vögel pfeifen.

Umsteigen ist in

Staus kann man mit Hilfe der Strassenanzahl oder der Anzahl der Autos regulieren. Da Ersteres in einer Stadt nicht möglich ist, muss man beim Zweiten ansetzen. Hier leisten Umsteiger aufs Velo beste Dienste: Die Strassen werden für

den Verkehr wieder frei. Mit den durchgehenden Velowegen lassen sich auch grössere Distanzen mit dem Rad bewältigen: Die unübersehbare Beschriftung zeigt den Weg. Das Zürcher Netz ist eingebettet in das Netz der Nationalen Velorouten: Die städtische Route Nummer 2 vom Hauptbahnhof via Platzspitz über die Rötelstrasse zum Bucheggplatz ist Teil der Mittellandroute Nummer 5 vom Bodensee an den Genfersee. Vernetzung pur!

Die Durchgängigkeit der Routen wertet das Velo als Stadtverkehrsmittel stark auf. Anstatt nerviger Parkplatzzuche körpereigene Glückshormone, anstatt «stop-and-go» genüssliches Gleiten. Vogelgezwitscher statt Vierzigtönnern, Aussicht statt Abgas, Seesicht statt Stossstangen: Es gibt nun definitiv keinen Grund mehr, nicht aufs Velo umzusteigen. ■

VON MARTIN BÜRLIMANN,
JOURNALIST, ZÜRICH



**HORIZONTE FÜR
EINE STADTGERECHTE
MOBILITÄT ÖFFNEN**

ZÜRICH WEST: RUNDER TISCH SOLL LÖSUNG BRINGEN

Ein Strassenstück mit dem wenig poetischen Namen «Städtische Nationalstrasse SN 1.4.1/Westast» weckt Emotionen. Im generellen Projekt sind Rampen vorgesehen, die den Verkehr von der Pfingstweidstrasse auf die Hardbrücke zum Sihlquai führen und kanalisieren. Eine Tunnellösung ist im Moment zu teuer und zu zeitaufwändig.

Wünsche in Ziele umwandeln

Nichts ist dauerhafter als das Provisorium eines Politikers, heisst es. «Der Fehler ist da und er bleibt», kann man die Ängste aus der Bevölkerung auf einen Nenner bringen. Eben diese Ängste will der Runde Tisch auffangen und in Lösungen umsetzen. Das Gremium bespricht die Probleme rund um den Westast und die Westtangente, insbesondere Hardbrücke und Rosengartenstrasse. Ein Schwerpunkt liegt im Verkehrsproblem im Kreis 5. Am Runden Tisch vertreten die massgeblichen Vereine und Parteien die Interessen der betroffenen Quartiere. «Die Institution des Runden Tisches hat sich bewährt und dient dem Zweck, die Interessen der direkt Betroffenen zu kanalisieren. Er soll die Wünsche in politisch umsetzbare Ziele umwandeln», heisst es vom Runden Tisch.

«Es ändert sich nichts»

«Es bewegt sich nichts», fasst Reto Prader die Ängste in Wipkingen zusammen. «Die Bevölkerung befürchtet, dass weitere Jahre und Jahrzehnte vergehen, ohne dass das Problem behoben wird.» Der Inhaber einer Druckerei sieht die Probleme an der Rosengartenstrasse vorab darin, dass die Strasse das Quartier spaltet. «Das Quartier ist auseinander gerissen; für die Läden ist die Strasse eine Schneise», sagt Prader. «Das Quartier kann nicht zusammenwachsen.» Insbesondere sorgt man sich um die Rampe, die von der Hardbrücke in Richtung Pfingstweidstrasse gebaut werden könnte. Noch ist nichts entschieden, aber diese Rampe würde die Rosengartenstrasse ein halbes Jahrhundert unverrückbar machen.

Gemischte Gefühle

Um den Escher-Wyss-Platz herum sind die Befindlichkeiten gemischt. Man weiss nicht recht, ob man sich ungeteilt über das geplante Fussballstadion freuen soll und über den Boom, der rund um den Schiffbau entstand und der sich im Limmat-West zur neuen Stadt in der Stadt weiterentwickelt. Dass die Pfingstweidstrasse ausgebaut wird, ist vielen nicht im Detail bekannt, aber das Szenario weckt Unbehagen: «Die Nationalstrasse

müsste früher aufhören, so ist es eine Schneise im Quartier», sagt Patrizia Guagliardi, Architektin aus dem Kreis 5. Die Pfingstweidstrasse wird breiter – dies ist bekannt. Dass vor allem das Tram, der Veloverkehr und der Aussenraum profitieren, weiss man kaum. Ein Tunnel dort ist nicht möglich, da Strassen dieser Grösse auch Zubringerverkehr aufnehmen müssen. Die Planung selbst liegt in der Verantwortung der Stadt- und Kantonsbehörden; der Runde Tisch soll neue Varianten und pragmatische Lösungen entwickeln.

«Wäre Wipkingen ein Bergkanton, hätten wir längst den schönsten Tunnel», heisst es im Rosengartenstrasse-geplagten Quartier. Ob es einen Tunnel gibt, steht in den Sternen. Der «Runde Tisch Zürich West» wird aber zusammen mit der Bevölkerung alles daransetzen, eine gute Lösung für Menschen, Quartiere, Läden, Arbeitsplätze und für den Verkehr zu finden. ■

VON MARTIN BÜRLIMANN,
JOURNALIST, ZÜRICH

Bald kommen auch die letzten Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner in den Genuss von Tempo 30. Bisher wurden kaum irgendwo Begehren laut, die neue Signalisation wieder rückgängig zu machen. Selbst dort nicht, wo im Vorfeld der Einführung heftig opponiert wurde. Weniger Tempo bringt nämlich mehr Sicherheit für Kinder und Erwachsene, einen tieferen Geräuschpegel und eine allgemeine Beruhigung des Quartiers.

Nun gibt es Grenzfälle, wie zum Beispiel die zwei Kilometer lange Achse «Am Wasser» nördlich der Limmat zwischen Escher-Wyss-Platz und Europabrücke: eine schmale Hauptachse, die viele Automobilisten als Ausweichstrecke zur Hardturmstrasse benützen, mit einer

**INNOVATIONEN ENTWICKELN
UND FÖRDERN**

INNOVATIVE TEMPO-30-REGELUNG

Quartierbuslinie. Für eine konventionelle Tempo-30-Regelung nicht geeignet. Doch da ist halt mitten drin ein Schulhaus mit Kindergarten. Und das ist mit Tempo Teufel absolut nicht verträglich.

Verständlich, dass die Eltern jahrelang für Tempo 30 kämpften. Auf der andern Seite argumentierte man, nachts, in den Ferien und zu den Zeiten, da die Kinder in der Schule seien, sei diese Beschränkung eine Schikane. Was also tun?

In Frage kam nur eine innovative Lösung. Sie wurde gefunden in Form eines Kompromisses: Tempo 30 nur, wenn Schülerinnen und Schüler des Schutzes bedür-

fen. In die Praxis umgesetzt wurde die Massnahme mit einem Wechselsignal Tempo 30. Sogar die Behandlung der Frage, zu welchen Zeiten jetzt Tempo 30 signalisiert sei, wird pragmatisch-kooperativ gelöst: Die Schulleitung arbeitet aufgrund von Richtlinien einen genauen Jahresplan aus. Und die Stadtpolizei überprüft ihn und stellt jeweils die Signale via Fernbedienung.

Urs Berger, seines Zeichens Schulpräsident des Quartiers Waid, freut sich über die hohe Akzeptanz des temporären Tempo-30-Regimes: «Eine flexible Massnahme, die von den Autofahrern nachvollzogen und respektiert wird, wäh-

rendem die Eltern ihre Sprösslinge beruhigt zur Schule schicken können.» Er verhehlt nicht, dass es im Vorfeld viele Probleme gegeben habe. So war in langwierigen Prozessen beispielsweise abzuwägen, ob auch an Samstagen auf Langsamkeit resp. Tempo gemacht werden sollte. Bei der Stadt betrachtet man diese Lösung nicht als Universalheilmittel für heillose Fälle, sondern eher als eine massgeschneiderte Lösung für den Fall «Am Wasser». ■

VON JOHANNES VON ARX,
JOURNALIST, ZÜRICH



MIT TEILSTRATEGIEN ZUM GESAMTERFOLG

Im Rahmen der Schwerpunkte konzentriert sich die Stadt auf die Umsetzung von Teilstrategien. Diese verdeutlichen den ganzheitlichen Ansatz der Mobilitätsstrategie. Sie bilden ein umfassendes Netzwerk und entfalten ihre Wirkung vor allem in der kombinierten und aufeinander abgestimmten Umsetzung.

GESTALTUNG ÖFFENTLICHER VERKEHRSRÄUME

Die öffentlichen Verkehrsräume sind das Gesicht der Stadt und der Lebensraum von Bevölkerung und Besuchern. Bei allen Massnahmen achtet der Stadtrat deshalb auf eine hohe gestalterische Qualität. Das ist ein wichtiger Beitrag zum Image der Stadt, zur Sicherheit und zum Wohlbefinden (z. B. Gestaltung Opernhausplatz, Freiräume in Entwicklungsgebieten).

MOBILITÄTSBERATUNG

Mobilitätsberatung informiert in Zusammenarbeit mit Verkehrsanbietern, Betrieben, Ausbildungsstätten und der Bevölkerung (z. B. Homepage VBZ, Stadtplan «Mobil in Zürich») über aktuelle Angebote: wie etwa über «Mobility CarSharing» oder die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel oder Wohnmöglichkeiten in autoarmen Siedlungen und Möglichkeiten für ein sozial- und umweltverträgliches Mobilitätsverhalten.

QUARTIERSTRASSEN

Der Stadtrat strebt grössere Gebiete ohne quartierfremden Individualverkehr an, in denen eine quartiergerechte Strassennutzung möglich ist. Bisher setzte er dazu vor allem bauliche und verkehrsregelnde Massnahmen ein. In Zukunft soll das Einhalten von Tempo 30 auch durch intensive Information und Kommunikation erfolgen. Bauliche Massnahmen werden wiederum bei Unfallgefahr oder Schleichverkehr zum Einsatz kommen (z.B. Nachbearbeitung Tempo-30-Zonen).

MOBILITÄTS-MANAGEMENT UND VERKEHRS-TELEMATIK

Geeignete Massnahmen optimieren die Verkehrsabwicklung (Verkehrssteuerung Stadt Zürich, Betriebsleitzentrale VBZ, Parkleitsystem, integriertes Verkehrsmanagement des Kantons). Mit solchen Instrumenten kann die Stadt die Verkehrssituation steuern und die Teilnehmenden über den aktuellen Stand informieren. Das kann deren Wahl der Geschwindigkeit, der Verkehrsmittel, der Routen und des Zeitpunkts einer Fahrt beeinflussen. Wo nötig, schafft der Stadtrat dafür die rechtlichen Grundlagen.

VELOVERKEHR

Mit dem städtischen Veloroutennetz will die Stadt den Velofahrenden sichere, durchgehende und direkte Verbindungen bieten (z. B. durch die Öffnung von Einbahnstrassen). Im öffentlichen Raum schafft sie ein genügend grosses Angebot an sicheren Veloabstellplätzen, insbesondere an Randbereichen von Fussgängerzonen, bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und innerhalb von Bereichen mit Durchmischung von Fuss- und Veloverkehr.



HAUPTSTRASSEN

Hauptstrassen sind meistens historisch gewachsene Verbindungen und damit wichtige öffentliche Bereiche der Stadt. Sie prägen die Quartiere und führen oft durch deren Zentren mit ihren intensiven Aufenthalts- und Querungsbedürfnissen. Gleichzeitig sind Hauptstrassen auch die wichtigsten Träger des individuellen und öffentlichen Verkehrs. Bei der Organisation und Gestaltung berücksichtigt der Stadtrat deshalb die örtlichen Bedürfnisse. Er schafft sichere Querungsmöglichkeiten und strebt einen fließenden und damit emissionsärmeren Verkehr an, ohne die Entlastung der Quartiere zu gefährden. Durch flexible Anwendung der Strassenbau-Normen nutzt er vorhandene Spielräume (z. B. bei der Umgestaltung Ankerstrasse/Kanonengasse; Quartierzentrumsaufwertung Schaffhauserplatz).

UMFAHRUNGSSTRASSEN

Die im Richtplan vorgesehenen Netzergänzungen (z. B. Waidhaldetunnel) bieten Chancen zur Entlastung und zum Schutz heute stark belasteter Siedlungsgebiete. Darum fördert die Stadt die schnelle Realisierung dieser Abschnitte. Gleichzeitig realisiert sie flankierende Massnahmen zur Entlastung oder zur Übernahme zusätzlicher Erschliessungsfunktionen in Entwicklungsgebieten (z. B. beim Üetlibergtunnel).

FUSSVERKEHR

Mit sicheren Strassenquerungen und einer ganzheitlichen Strassenraumgestaltung stellt der Stadtrat zu Fuss Gehenden konfliktarme und komfortable Plätze und Wege zur Verfügung und fördert deren Durchlässigkeit (z. B. am Limmatuferweg oder im Zentrum Oerlikon). Bei der Gestaltung geht er vor allem auch auf die Bedürfnisse Behinderter, Betagter und von Kindern ein (z. B. Schulwegsicherung) und berücksichtigt dabei die Entwicklung neuer Verkehrsmittel (z. B. Skates, Kickboards).

FINANZIERUNGSMITTEL

Eine effiziente Mobilität benötigt entsprechende finanzielle Mittel. Weil die öffentlichen Mittel beschränkt sind, muss die Stadt für grössere Vorhaben neue Finanzierungsmodelle entwickeln. Sie strebt eine Umverteilung der Finanzen zwischen Bund, Kanton und Stadt und die vermehrte Zusammenarbeit mit Privaten an. Der Stadtrat setzt sich aktiv dafür ein, dass die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen werden.

KOMBINIERTE MOBILITÄT

Lückenlose Transportketten der verschiedenen Verkehrsmittel fördern die Bereitschaft, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Die Stadt Zürich unterstützt deshalb die kombinierte Nutzung von Verkehrsmitteln (z. B. «züri mobil», das Kombiangebot von VBZ und «Mobility»). Damit solche Angebote genutzt werden, braucht es Innovationen, kompetent koordinierte Leistungen sowie gut zugängliche Umsteigemöglichkeiten (z. B. Veloabstellplätze an Bahnhöfen).



KANTONALE UND REGIONALE ZUSAMMENARBEIT

Die Wirtschaftsaktivitäten konzentrieren sich nicht mehr nur auf die Kernstadt Zürich, sondern erstrecken sich zunehmend über die ganze Agglomeration. Deshalb will die Stadt ihre Interessen bei übergeordneten Projekten aktiv und wirksam vertreten (Stadtbahn Glatttal, Flugverkehr, Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich, Projekt regionale Mobilität). Die ganze Region leidet heute unter hausgemachtem Verkehr, der sich in den einzelnen Siedlungsteilen als lokaler Durchgangsverkehr bemerkbar macht. Die Stadt will die negativen Auswirkungen der Mobilität auch in Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden und dem Kanton reduzieren.

ZENTRUMSGEBIETE

Der Stadtrat will die Attraktivität der Zentren durch eine sorgfältige Gestaltung der öffentlichen Räume weiter steigern, z. B. durch die Vernetzung der Fusswege, Gestaltung der Strassenräume, Erweiterung der Fussgängerbereiche (z. B. Rennweg und Limmatquai), Befreiung der historischen Plätze und Gassen vom Verkehr (z. B. historischer Parkplatzkompromiss), Sauberkeit und öffentliche Sicherheit. Die Zentren sollen für alle gut erreichbar sein.



ENTWICKLUNGSGEBIETE

Ehemalige Industriegebiete eröffnen neue Nutzungsmöglichkeiten mit hoher Siedlungsqualität, wo sich Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit und Kultur optimal durchmischen können. Da die Strassenkapazität für das sich abzeichnende Verkehrsaufkommen nicht ausreicht, muss der öffentliche Verkehr hier verstärkt werden. Deshalb schafft die Stadt rechtzeitig attraktive Verbindungen (z. B. Tramverlängerung Zürich West) und eine grösstmögliche Durchlässigkeit für den Langsamverkehr.

Je nach örtlichen Verhältnissen legt sie entsprechende Parkplatzstrategien und Bewirtschaftungsregeln fest. Eine Fahrtenbewirtschaftung kann die Parkplatzverordnung optimieren (z. B. Fahrtenmodell Zürich Nord).

WIRTSCHAFTS- UND GÜTERVERKEHR

Der Güterverkehr nimmt zu. Es liegt im öffentlichen Interesse, die damit verbundenen Raum- und Umweltkonflikte zu mindern, auch bezüglich Gefahrentransporten. Dieses Ziel will der Stadtrat mit der Optimierung der Transportketten erreichen. Im Vordergrund steht die Bündelung der Warenflüsse, z. B. durch Kooperationen rund um die Kompaktumschlaganlagen mit Bahnanschluss. Auch der gewerbliche Berufsverkehr (inkl. Taxi und Reisebusse) ist Teil des Gesamtverkehrs und erfüllt wesentliche Aufgaben zur Versorgung der Bevölkerung. Die Stadt Zürich fördert Massnahmen, um diesen Verkehr effizient abzuwickeln (z. B. Hauslieferdienst, Güterumschlagstelle in Affoltern, Pilotprojekt Combibox), stellt entsprechend Warte- und Umsteigeplätze zur Verfügung und sorgt für gesetzliche Rahmenbedingungen.

PARKIEREN

Mit der Parkplatzpolitik kann die Stadt das Verkehrsaufkommen wirksam steuern. Durch die Erweiterung der Parkplatzverordnung in Richtung Fahrtenmodelle kann der Stadtrat die Bewirtschaftung des Parkraums effizienter gestalten, wobei das Parkleitsystem den Parksuchverkehr merklich reduziert. Die Stadt fördert Car-Sharing und autoarmes Wohnen und strebt die Reduktion bestehender Überangebote bei privaten Parkplätzen an (gegenüber der maximal zulässigen Zahl gemäss Parkplatzverordnung). Zusätzliche öffentliche Parkmöglichkeiten in Quartierzentren und bei Umsteigeknoten sind möglich, sofern direkte Zu- und Wegfahrten ab Hauptstrassen sowie Konzepte für flankierende Massnahmen bestehen. In der City gilt der historische Kompromiss (z. B. Parkhäuser Gessnerallee, Helvetiaplatz).

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der attraktive öffentliche Verkehr – inkl. Schifffahrt – ist das Rückgrat des Berufs- und Ausbildungsverkehrs und trägt massgeblich zur Entlastung des Strassenetzes bei. Er dient vielen als wichtigstes Transportmittel im Einkaufs- und Freizeitverkehr, insbesondere auch abends und am Wochenende. Deshalb wird ihn die Stadt mit kundengerechten Angeboten (z. B. diversifizierte Aboangebote) und Netzausbauten (z. B. Tram Oerlikon-Affoltern und Verlängerung Zürich West) gezielt fördern und ausbauen. Die Transportmöglichkeiten für Behinderte, Personen mit Kinderwagen und Velos werden verbessert und lärmtechnische Mängel saniert.



EINKAUFS- UND FREIZEITVERKEHR

Zur umweltgerechten Bewältigung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs entwickelt die Stadt zusammen mit dem Kanton eine aktive Standortpolitik für Grossprojekte (z. B. Stadion, Fachmärkte, Multiplexkinos) und regelmässige Grossanlässe. Das Verkehrsaufkommen soll dabei so weit als möglich über den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden (kurze Wege, zeitgerechte Erschliessung). Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sollen möglichst direkt an das ÖV-, Hauptstrassen- und Velo-/Fussgänger-Netz angeschlossen werden. Die Stadt stellt Parkmöglichkeiten für Auto und Velo sicher und schenkt auch dem zunehmenden Nachtverkehr Beachtung (z. B. durch Nachtbusse, Sammeltransporte, Shuttlebetrieb während Grossanlässen).

AUCH MOBILITÄT BRAUCHT REGELN

Mit der Mobilitätsstrategie gibt sich die Stadt für deren Umsetzung bindende Regeln:

1. Nachhaltigkeit

Alle Projekte müssen den Kriterien der Nachhaltigkeit genügen und in den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt ausgewogen sein.

2. Ausgleichsprinzip

Negative Entwicklungen in Teilbereichen müssen durch entsprechende positive Entwicklungen in anderen Teilbereichen kompensiert werden.

3. Entwicklung und Reparatur

Neben der Schaffung von Neuem sind auch Reparaturen bestehender Schäden zu realisieren.

4. Regionale Zusammenarbeit

Verkehrstechnische Massnahmen in der Stadt Zürich beeinflussen meist auch regionale Situationen. Umgekehrt vertritt die Stadt aktiv ihre Interessen in regionalen Vorhaben.

5. Einbindung der Öffentlichkeit

Der Stadtrat will die rechtzeitige transparente Information und die geeignete Einbindung von Öffentlichkeit und Interessengruppen sicherstellen.

6. Projekt-Controlling

Alle Projekte werden auf Zielerreichung sowie Strategiekonformität überprüft und über entsprechende Rückkoppelungen gesteuert.

7. Strategiekonformität

Die Stadt schafft ein Gremium, das über die Gesamtbilanzierung der Nachhaltigkeitskriterien rapportiert und der Öffentlichkeit darüber periodisch Bericht erstattet.

8. Mobilitätskultur

Die Stadt fördert eine neue Mobilitätskultur in der Bevölkerung.

DATEN UND FAKTEN ZUM STADTZÜRCHER VERKEHR

Bevölkerung der Stadt Zürich	362 042
Eingelöste Personenwagen, davon Taxis	139 359 1 600
Eingelöste Motorräder	16 951
Velos	ca. 140 000
Anzahl Parkplätze, davon auf öffentlichem Grund	268 180 50 302
Anteil autofreier Haushalte	45 %
Strassennetz	737 km
Veloroutennetz	246 km
Stadtnetz VBZ	281 km
Regionalnetz VBZ	211 km
Anzahl Schienenfahrzeuge VBZ	344
Anzahl Busse VBZ	234
Platzangebot VBZ	80 024 Sitz- und Stehplätze
Anzahl Linien	72

Zahlen 2001

Impressum

Die neue Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich wurde erarbeitet von Vertreterinnen und Vertretern des Präsidialdepartementes, des Polizeidepartementes, des Gesundheits- und Umweltsdepartementes, des Hochbaudepartementes, des Departementes der Industriellen Betriebe und des Tiefbau- und Entsorgungsdepartementes unter der Leitung des Tiefbauamts.

Die daraus entstandene Kampagne «Mobilität ist Kult(ur)» dient der Umsetzung dieser Strategie. Herausgeber der Broschüre «Mobilität ist Kult(ur)» ist der Stadtrat von Zürich.

Projektleitung: Tiefbauamt Stadt Zürich **Texte:** Tiefbauamt Stadt Zürich, Beiträge von Martin Bürlimann (Journalist) und Johannes von Arx (Journalist)
Textüberarbeitung: TextKommaKonzept **Gestaltung:** BoltBrandAgency, Fotos stammen aus dem Tage Buch (Edition Patrick Frey) und von Digimage AG
Lithografie: n c ag **Druck:** Anton Schöb Buchdruck-Offsetdruck.

Juli 2002



Mehr Informationen und eine Bestellmöglichkeit für weitere Exemplare dieser Broschüre erhalten Sie unter Telefon 01 216 27 22 oder auf www.mobilitaetskultur.ch
Auf dieser Homepage können Sie auch Ihre Fähigkeit als Verkehrsplanerin oder -planer an einer spannenden Verkehrssimulation testen. In allen grösseren VBZ-Ticketarias erhalten Sie kostenlos eine CD mit der Verkehrssimulation.

