

Grundpfeiler der Mobilität – Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich (Schweiz)



Die Verkehrspolitik der Stadt Zürich ist geprägt von Konstanz, Pragmatismus und Vernetzung. Geleitet von der in der Mobilitätsstrategie 2001 verankerten Maxime der nachhaltigen Entwicklung soll die bestehende und zukünftige Mobilitätsnachfrage stadt- und umweltverträglich abgedeckt werden.

Hintergrund und Ziele

Die Stadt Zürich verfolgt seit Jahrzehnten eine Verkehrspolitik, die eine breite Diversifikation der Mobilität zum Ziel hat. Diese basiert unter anderem auf den folgenden Grundsätzen: Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV), Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV) sowie der umweltfreundlichen Mobilität. Mit der Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» im Jahr 2011 hat das Stimmvolk diese Politik mit konkreten Zielvorgaben zum Modal Split bis ins Jahr 2022 noch pointiert.

Mit der 2001 vom Stadtrat beschlossenen Mobilitätsstrategie wird zudem eine ganzheitliche Betrachtung angestrebt, welche die wechselseitigen Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln, die städtebaulichen Aspekte sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt. Denn nur eine sinnvolle Kombination aller Verkehrsmittel mit ihren Stärken und optimalen Einsatzgebieten kann die zukünftige Mobilitätsnachfrage stadt- und umweltverträglich abdecken.

Umsetzung

Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie erfolgt mit 19 Teilstrategien. Die dabei zu beachtenden Prinzipien der Umsetzung sind wie folgt formuliert:

- Angebots- statt nachfrage orientierte Mobilitätsplanung.
- Berücksichtigung der Personenförderungskapazität.
- Mehr Koexistenz statt Verkehrstrennung.
- Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung.
- Schaffen und Nutzen einer Stadt der kurzen Wege.
- Mobilitätsmanagement als Ergänzung zur Infrastrukturplanung.
- Optimierung der Gesamtverkehrsabwicklung.
- Förderung der verkehrsmittel- und stadtübergreifenden Vernetzung

Massnahmenbeispiele

Ein wichtiges Element im Bereich „Verkehrsinfrastruktur“ ist das öV-System, das kontinuierlich ausgebaut wird. Ergänzend zur S-Bahn Zürich stellt das lokale Tram- und Busnetz die öV-Feinerschliessung in der Stadt dar.

Im Bereich „Verkehrsmanagement“ wird der öV-Priorisierung eine wichtige Bedeutung zugemessen. Bei 250 von insgesamt 380 Lichtsignalanlagen wird eine „Null-Wartezeit“ des öffentlichen Verkehrs angestrebt.

Die Zufahrtsdosierung beim MIV erfolgt vor allem bei wichtigen Knoten am Stadtrand. In Spitzenstunden wird dort nur soviel MIV durchgelassen, wie an den nachfolgenden Verkehrsknoten verarbeitet werden kann.

Die städtische Parkierungspolitik nimmt u.a. auf die öV-Erschliessungsqualität von Standorten Rücksicht und in der Innenstadt wird dank „historischem Parkplatz-Kompromiss“ das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf den Stand 1990 eingefroren.

Ergänzend zu den erwähnten Bereichen wird das Mobilitätsmanagement mit verschiedenen Angeboten wie „multimodale Information“, „Mobilitätsberatung in Unternehmen und in Schulen“, „quartierbezogenes Mobilitätsmanagement“ und Aktionen bzw. Kampagnen konsequent umgesetzt.

Ergebnisse

Zürich ist weltweit eine der Städte mit der höchsten Lebensqualität. Ein wichtiger Beitrag zu diesem Erfolg ist das gut funktionierende Verkehrssystem. Die bisher erreichten Ziele einer stadtverträglichen Mobilität zeigen sich u.a. am hohen öV-Anteil von 34% und am hohen Anteil Fuss-/Veloverkehr von 30% an den zurückgelegten Wegen auf Stadtgebiet. Mehr dazu: <http://www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet>