

## „Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich: Wie bewegen wir die Menschen zum Umsteigen?“

**Ruedi Ott, Stadt Zürich,  
Tiefbauamt, Leiter Mobilität und Planung**

10% mehr Menschen auf Bahn, Tram und Bus? Die Potentiale sind vorhanden. Die breit angelegte Erhebung 2007 zu Verhalten, Einstellungen und Potenziale in der Stadt Zürich und den angrenzenden Gürtelgemeinden zeigt, dass 20% aller MIV-Fahrten durch Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ersetzbar sind. Dieses Umsteigepotential ist die Verknüpfung der beiden Ansätze «Sachzwänge und subjektive Wahlfreiheit» und «Wechselwahrscheinlichkeit aufgrund von Gewohnheiten und Routinen». (Man muss nicht nur Umsteigen wollen, man muss auch können!) Gemäß Erhebung ist der ÖV das Lieblingsverkehrsmittel der Zürcher, selbst die Hälfte der Auto-fahrenden bekennt dies. Eine deutliche Zunahme der Umsteigebereitschaft auch im Zielverkehr: Seit Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 hat sich die Zahl der täglich die Stadtgrenze überquerenden Bahnpassagiere mehr als verdoppelt (+130%).

Zur Ausschöpfung der Umsteigepotentiale muss die Angebotsseite stimmen. Das Kantonsparlament hat 1995 im kantonalen Richtplan die Leitlinie «Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmäßig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten» festgelegt. Die kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr schreibt zudem eine Grundversorgung (Angebotsbereich 1) im ganzen Kantonsgebiet, also auch in den ländlichen und bergigen Regionen, vor. Demzufolge sind Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschließen, und zwar bei einer Maximaldistanz von 400 m zu einer Feinerschließungslinie (Bus) oder 750 m zu einer Linie, die der Groberschließung (Bahn) dient. (Für die Stadt Zürich gilt Angebotsbereich 3). Trotz ständiger Ausdehnung der Siedlungsgebiete in den Agglomerationsgemeinden hat das ÖV-Angebot mitgehalten: Die Vorgaben der Verordnung sind heute für 95% der Kantonsbevölkerung am Wohnort und bei 97% aller Arbeitsplätze erfüllt.

Zum Angebot im öffentlichen Verkehr gehören u.a. auch ein Taktfahrplan, ein Tarifverbund (ein Ticket für alles, auch für Schiff, Seilbahn etc.) und eine enge Vernetzung des lokalen/regionalen mit dem nationalen Bahnangebot. Erst in der Gesamtheit funktioniert die Reisekette. Ganz wichtig ist zudem ein Verkehrsmanagement auf der Strasse, das dem ÖV jederzeit und für alle Trams und Busse Priorität gibt («Wartezeit Null»). In Zürich wird auch das Infrastrukturangebot laufend ausgebaut, im Bau ist z.Zt. ein zweiter Durchgangsbahnhof unter dem Kopfbahnhof, die Glattalbahn im Norden von Zürich und das Tram Zürich West.

Zwei weitere zentrale Elemente der Angebotsseite sind zu nennen:

- Der Fußweg ist die erste und letzte «Meile» in der Transportkette des öffentlichen Verkehrs. Es genügt deshalb nicht, nur die Trams und Busse schnell und zuverlässig fahren zu lassen. Die Tür-zu-Tür-Reisezeit entscheidet über die Attraktivität des ÖV! Ohne Fußverkehr ist auch die Stadt tot: keine Urbanität, keine Lebensqualität. «Walking is the glue of the transport system», der Fußverkehr hält das gesamte Verkehrssystem zusammen.
- Parkierungsbeschränkungen vor allem am Zielort: Parkplatzverordnung für die Parkierung bei Neu- und Umbauten (Beschränkung der maximal zulässigen Zahl), Anwohnerparken im Wohngebiet (keine Pendlerparkierung), Einfrieren des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots für Kunden und Besucher in der Innenstadt (auf Stand 1990 «Historischer Kompromiss»).

Ergänzend zur Angebotsseite braucht es «Soft»- Maßnahmen: Horizonte für eine stadtgerechte Mobilität sind zu öffnen. Eine Mobilitätskultur für eine flexible Nutzung aller Verkehrsmittel wird angestrebt: eine multimodale Mobilität und eine intermodale (Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander, attraktive Umsteigepunkte schaffen etc.).

Beispiele des Mobilitätsmanagement sind:

- Zur Verfügung stellen von Informationsmaterial, z.B. für Neuzuzüger (ein entscheidender Moment, denn die Menschen richten ihr Mobilitätsverhalten auf die geänderte Situation neu aus)
- Mobilitätsberatung für Unternehmen
- Mobilitätskunde für Kinder und Jugendliche, zusammen mit dem Schuldepartement bei den Jungen frühzeitig eine Bewusstheit schaffen
- Aktionen wie Bike-to-Work, jährlicher Multimobilitag oder Kampagnen zur Mobilitätskultur (die Menschen irritieren und auf lustvolle und amüsante Weise zum Denken anregen).

Angesagt ist und bleibt in Zürich Pragmatismus und Vernetzung. Beharrlich und stetig auch mit kleinen Schritten, aber konsequent in die gleiche Richtung arbeiten, bei allen Aktivitäten! Denn gerade die Vielzahl der kleinen Maßnahmen beeinflusst meines Erachtens maßgebend das individuelle Verkehrsverhalten und bestimmt somit über Erfolg oder Misserfolg einer Verkehrspolitik.

Seit rund 35 Jahren ist die Zürcher Verkehrspolitik des Stadtrates geprägt durch diese Konstanz – und wenn wir daran weiterhin festhalten, bleibt Zürichs Spitzenklassierung im weltweiten Vergleich der Lebensqualität durch den Londoner Mercer Report erhalten.