



Um die städtische Mobilitätsstrategie umzusetzen und weiterzuentwickeln, braucht es Partnerinnen und Partner, Geld und Kompetenzen, Kommunikation und: aktuelle Daten. Mit Zahlen, Zahlenreihen und Vergleichen lassen sich Handlungsbedarf erkennen und Massnahmen ableiten. Unsere Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner sind daher froh um die gute Zusammenarbeit mit Statistik Stadt Zürich.

Eindrückliche Zahlen gibt es viele. Zum Beispiel zeigen sie, was in der Stadt Zürich an Mobilität stattfindet. Jeden Tag queren 600 000 Motorfahrzeuge und 380 000 S-Bahn-Reisende die Stadtgrenze. 4,6 Mio. Fahrzeug-Kilometer werden gefahren. Und dann ist da noch eine besonders eindruckliche Grösse: der Anteil autofreier Haushalte.

ZÜRICH MACHT VORWÄRTS

48,3 Prozent der Stadtzürcher Haushalte besitzen kein Auto. Dies ist auch eine Folge der langjährigen Zürcher Verkehrspolitik, die zwei Dinge früh erkannt hat. Erstens: Wir müssen haushälterisch mit dem knappen städtischen Raum umgehen, und das bedeutet die Förderung der platzsparenden und umweltfreundlichen Verkehrsarten. Zweitens: Wenn wir wollen, dass die Leute möglichst viel von ihrer Mobilität auf diese Verkehrsarten verlegen, dann darf es nicht bei wohlfeilen Appellen bleiben, sondern das Angebot muss

gut sein. Die anderen Verkehrsarten müssen gute Alternativen sein. Die Tatsache, dass mittlerweile fast die Hälfte der Haushalte in der Stadt auf ein eigenes Auto verzichten kann, bestätigt die hohe Qualität des Angebots.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) ist und bleibt ein Teil des Stadtverkehrs. Es gibt Leute und Berufsgruppen, die auf das Auto angewiesen sind. Gewerbetreibende müssen zügig liefern können. Doch der MIV ist nur ein Teil des Verkehrs. Die Zürcher Mobilitätsstrategie ist gesamtheitlich. Das heisst, sie strebt ein funktionierendes Gesamt-Verkehrssystem an. Überdies berücksichtigt sie, dass der öffentliche Raum auch Lebensraum ist. Im Gegensatz dazu wurde früher der MIV in den Mittelpunkt gestellt und der Verkehr – damit letztlich auch die Stadt – um den MIV herum entwickelt. Weltweit ist dies noch das führende Modell. Doch immer mehr Städte denken um.

Mit einem neuen Programm will der Stadtrat die bewährte Stadtzürcher Verkehrspolitik fortsetzen und verstärken, insbesondere auch unter dem Zeichen des Bevölkerungswachstums.

Das Programm heisst: «Stadtverkehr 2025 – Zürich macht vorwärts». Es setzt auf Schlüsselvorhaben, insbesondere zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Der Stadtrat stellt



OHNE STATISTIK KEINE VERKEHRSPANUNG

mittels eines Aktionsplans und eines entsprechenden Controllings sicher, dass wirkungsvolle Massnahmen rasch umgesetzt werden. Dafür werden statistische Daten wiederum gute Dienste erweisen.

ES IST ENG

Wenn Zürcherinnen und Zürcher mit dem Auto unterwegs sind, befinden sich im Durchschnitt 1,8 Personen im Fahrzeug. Dies ist schweizweit gesehen durchaus ein hoher Wert. Er kommt durch die vielen Fahrten in der Freizeit zustande, bei denen durchschnittlich 2,2 Personen mitfahren. Auf dem Weg zur Arbeit oder auf geschäftlichen Fahrten ist das Auto hingegen in den meisten Fällen nur mit einer Person besetzt.

Vom Platzverbrauch her ist der Autoverkehr unwirtschaftlich. Denn eine Autofahrerin benötigt permanent mehr als 100 Quadratmeter Strasse, ein Velofahrer 10, eine Trampassagierin 8 und ein Fussgänger sogar nur 2 Quadratmeter.

Städte mit historischen Strukturen stossen beim wachsenden Verkehr an Grenzen. Immer mehr Menschen sehen das Problem und handeln entsprechend. 81 Prozent der Zürcher Bevölkerung besaßen 2010 ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr, 5 Jahre zuvor waren es bedeutend weniger, nämlich 74 Prozent.

FRÜH ÜBT SICH

In den Schulen ermutigen wir die Eltern, auf das «Elterntaxi» zu verzichten. Um Kinder ihrerseits zu animieren, sich zu Fuss oder per Velo fortzubewegen, müssen sie sich im Verkehr sicher fühlen. Lernen können sie das besonders gut auf dem Schulweg. Den sollen Kinder möglichst selbstständig bewältigen können.

Eltern können den optimalen Schulweg für ihr Kind mit dem Schulwegplaner online herausfinden. Dieser Teil des «Züriplans» zeigt auf, welche Übergänge gefährlich sind oder welche kleinen Umwege geeignet sind, um Gefahren auszuweichen. Bereits im Kindergarten erhalten die Kinder Verkehrsunterricht durch die Schulinstruktion der Verkehrspolizei.

Die Verteilung der Schulhäuser in der Stadt Zürich ermöglicht den meisten Schülerinnen und Schülern der Primarstufe einen Fussweg von weniger als 15 Minuten. Dies zeigt: Auch beim Städtebau ist die stadtgerechte Mobilität ein wichtiges Thema.

FUSSVERKEHR ALS SCHARNIER

Dem Fussverkehr ist ein hoher Stellenwert einzuräumen, da jeder Weg zu Fuss beginnt oder endet. Zu Fuss werden etwa die Etappen vom Parkplatz zum Ladengeschäft, von der Tramstation zum Bahnperon, von der Bushaltestelle bis zur Haustüre zurückgelegt.



Für die Qualität des öffentlichen Verkehrs sind daher auch hochwertige Zu- und Abgänge für den Fussverkehr ein zentraler Punkt.

Bahnhöfe und andere Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs sind wichtige Drehscheiben im städtischen Verkehrssystem. Zwar sind S-Bahn-Stationen grundsätzlich Sache der Verkehrsunternehmen, doch müssen die Verkehrsplanung und der Städtebau dafür sorgen, dass die Stationen und Bahnhöfe gut an das übrige Verkehrssystem der Stadt angebunden sind. Am Bahnhof Oerlikon ist gegenwärtig eindrücklich zu sehen, was dies bedeutet: Der Bau der neuen Durchmesserlinie wird von der Stadt und den SBB genutzt, um den Bahnhof Oerlikon von allen Seiten direkt und bequem erreichbar zu machen. Statistische Daten haben bei solchen Planungsvorhaben einen wichtigen Stellenwert.

INNOVATIVE DATENERHEBUNG

Eine neue Technologie ermöglicht es, Daten zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Bahnhöfen zu sammeln. Ein erster Versuch hat am Hauptbahnhof stattgefunden. Entlang wichtiger Zugangswege sowie im Hauptbahnhof selbst wurden 26 Messboxen installiert. Diese empfangen frei verfügbare Bluetooth- oder WLAN-Signale von Kommunikationsgeräten wie Mobiltelefonen, die Passantinnen und Passanten

mit sich tragen. Datenschutz ist in der Statistik ein grosses Thema und muss auch hier garantiert sein. Die Signale werden bei diesen Erhebungen keinen Personen zugeordnet.

Ziel ist es, die vielschichtigen Weg- und Verkehrsbeziehungen zu untersuchen und besser zu verstehen. Die erhobenen Daten geben Hinweise zu den bereits heute stark belasteten Zu- und Abgängen und zu dringenden baulichen Massnahmen, um die Zugänglichkeit zu verbessern. Eine angepasste Einteilung des Platzes soll Konflikte entschärfen und die Sicherheit sowie das Sicherheitsempfinden für den Fuss- und Veloverkehr steigern.

VELOS AUS DEM KELLER HOLEN

Die Publikation «Fest im Sattel» von Statistik Stadt Zürich, der Dienstabteilung Verkehr und dem städtischen Tiefbauamt zeigt: Von den Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern besitzen zwei von dreien ein Velo. Aber nur einer bzw. eine von dreien fährt regelmässig Velo.

Die Steigerung der Verkehrssicherheit und der Ausbau der Infrastruktur sollen mehr Velos vom Keller auf die Strasse bringen. Der Stadtrat hat deshalb einen Masterplan zur verstärkten Förderung des Veloverkehrs verabschiedet. Ziel ist es, bis 2025 die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich gegenüber 2011



zu verdoppeln. Das Velo soll als alltägliches Verkehrsmittel von allen Personengruppen zunehmend genutzt werden, unabhängig von deren Routine, Alter, Geschlecht, Lebenssituation und Herkunft. Auch sollen sich Velofahrende weniger häufig bei Unfällen verletzen und sich sicherer fühlen, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind.

MOBILITÄT UND ARBEITSMODELLE

«Ihr preist das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, aber der ist ja auch schon überlastet», bekommen wir oft zu hören. Das trifft auf bestimmte Strecken zu bestimmten Zeiten zu. Dem begegnen Stadt und SBB mit neuem Rollmaterial und mit einem Kapazitätsausbau, namentlich mit neuen Traminien und der neuen SBB-Durchmesserlinie.

Eine Entlastung der Tagesspitzen können auch neue Arbeitsmodelle bringen. Gut 370 000 Personen arbeiteten 2012 in der Stadt Zürich, das sind rund 40 000 mehr als noch 2004. Deshalb ist es immer wichtiger, dass Arbeitsort und Arbeitszeiten flexibler werden, sodass sich der Verkehr nicht noch weiter auf die Zeiten zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 17 und 18 Uhr konzentriert.

Bei den Arbeitszeiten ist vieles in Veränderung. So arbeiten schon viele Menschen nicht mehr Vollzeit. 2010 arbeitete ein Drittel der Arbeitnehmenden in

der Stadt Zürich Teilzeit, bei Frauen beträgt der Anteil sogar schon 50 Prozent. Das Modell Jahresarbeitszeit hat sich in der Schweiz zwischen 2001 und 2011 von 5 auf 11 Prozent verdoppelt.

Eher noch in den Kinderschuhen ist die Flexibilisierung des Arbeitsortes. «Home Office» heisst das Modell, bei dem Berufstätige zu Hause arbeiten, und es ist eindeutig im Kommen. Laut Bundesamt für Statistik ist der Anteil Firmen, die das «Heimbüro» als normale Arbeitszeit anrechnen, zwischen 2001 und 2011 von 35 auf gut 55 Prozent gestiegen.

EIN WEITES FELD

Sie sehen, Fragen der Mobilität umfassen viel mehr Aspekte als Strassen, Parkplätze und Verkehrsmittel. Mobilität ist kein Thema, das wir isoliert betrachten können. Es betrifft fast jeden Lebensbereich. Und dabei sind wir stets auf Zahlenmaterial angewiesen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Vergnügen mit dem Statistischen Jahrbuch 2013.

Ruth Genner, Stadträtin
Vorsteherin des Tiefbau- und
Entsorgungsdepartements

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025
www.facebook.com/stadtverkehr2025