



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Besseres Verkehrsangebot = weniger Suffizienz?

Erfahrungen in Zürich

Suffizienz-Rat Basel

2. Juni 2015

Wilfried Anreiter

Begriffe und Fragestellung

Verkehr im Kanton Zürich

Gesamtverkehrskonzept 2006

Stossrichtungen der Zukunft

Fazit



Verkehr ist Ortsveränderung von Personen, Gütern, Nachrichten, Energie

Suffizienz im Verkehr bedeutet eine (freiwillige oder erzwungene) Beschränkung der Verkehrsnachfrage, d.h. weniger und/oder kürzere Wege

**Wie "suffizient" ist der Verkehr im Kanton Zürich?
Müsste er "suffizienter" sein?**

Verkehr im Kanton Zürich

Verkehrsangebot



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Gesamtverkehr

08.02.2011 / Folie 4



7 276 km

Strassen 2014, davon:

Nationalstrassen 247 km

Kantonale Hochleistungsstrassen 74 km

Kantonsstrassen 1 547 km

(inkl. Städte Zürich und Winterthur)

Gemeindestrassen 5 408 km



4 550 km

Netzlänge ZVV 2013 (S-Bahn und Bus)

davon 1 180 km Nachtnetz



2 749

ZVV-Haltestellen

davon 218 im ausserkantonalen Tarifgebiet



2 108 km

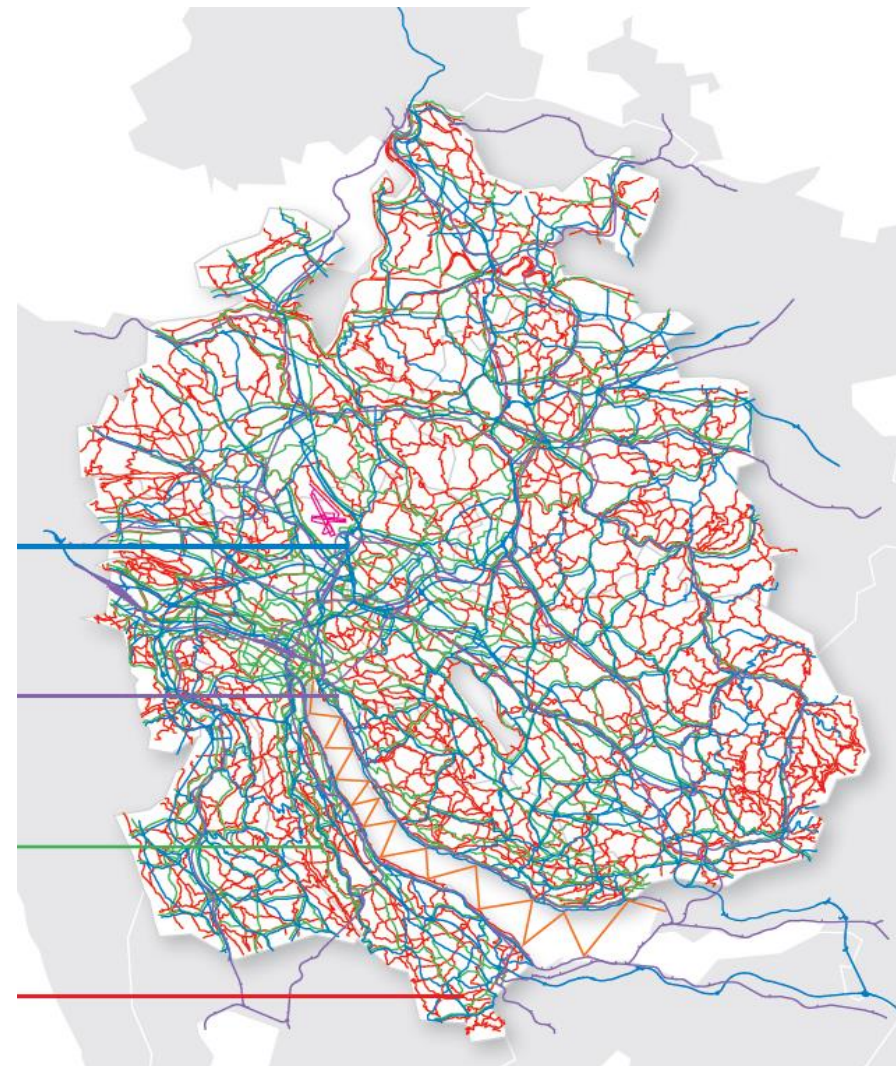
Rad- und Skatingrouten 2013

(SchweizMobil-Routen und Veloverbindungsroueten)



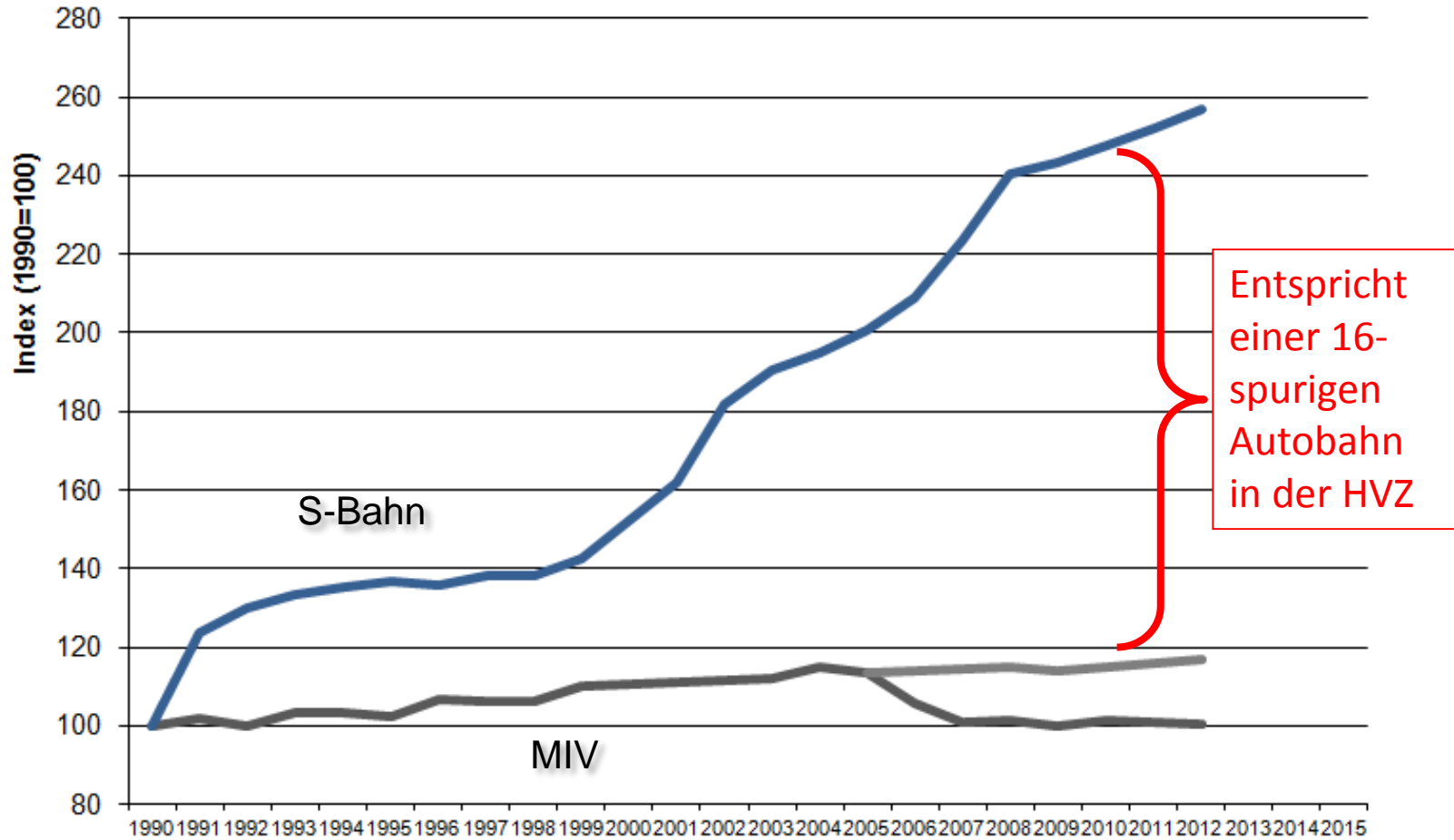
2 750 km

Wanderwege 2013 (Zürcher Wanderwege, ausgeschildert)



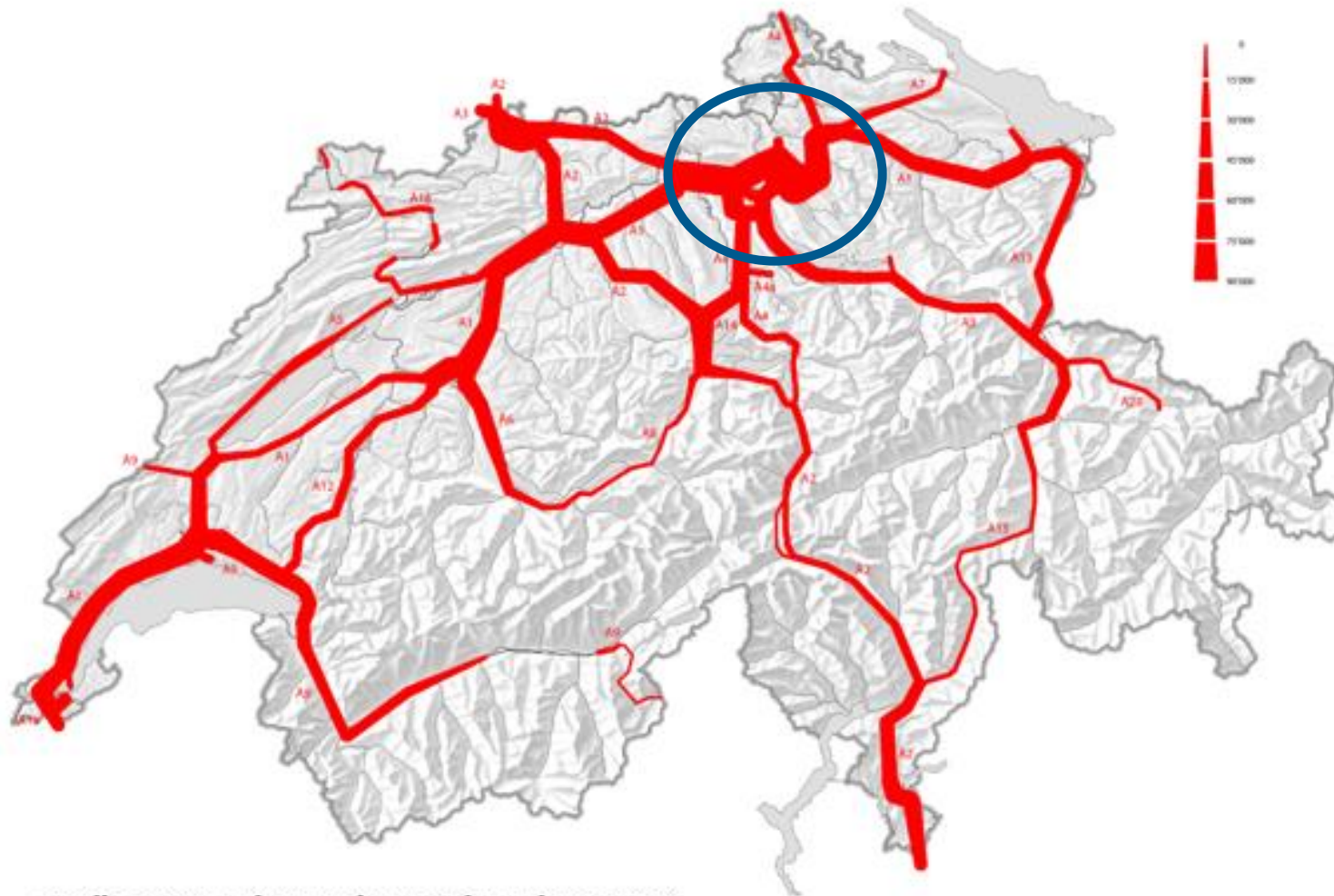
Verkehr im Kanton Zürich

Nachfrageentwicklung S-Bahn



Verkehr im Kanton Zürich

Verkehrsbelastung Nationalstrassen



Quelle: UVEK, Erläuternder Bericht, Februar 2014

Verkehr im Kanton Zürich

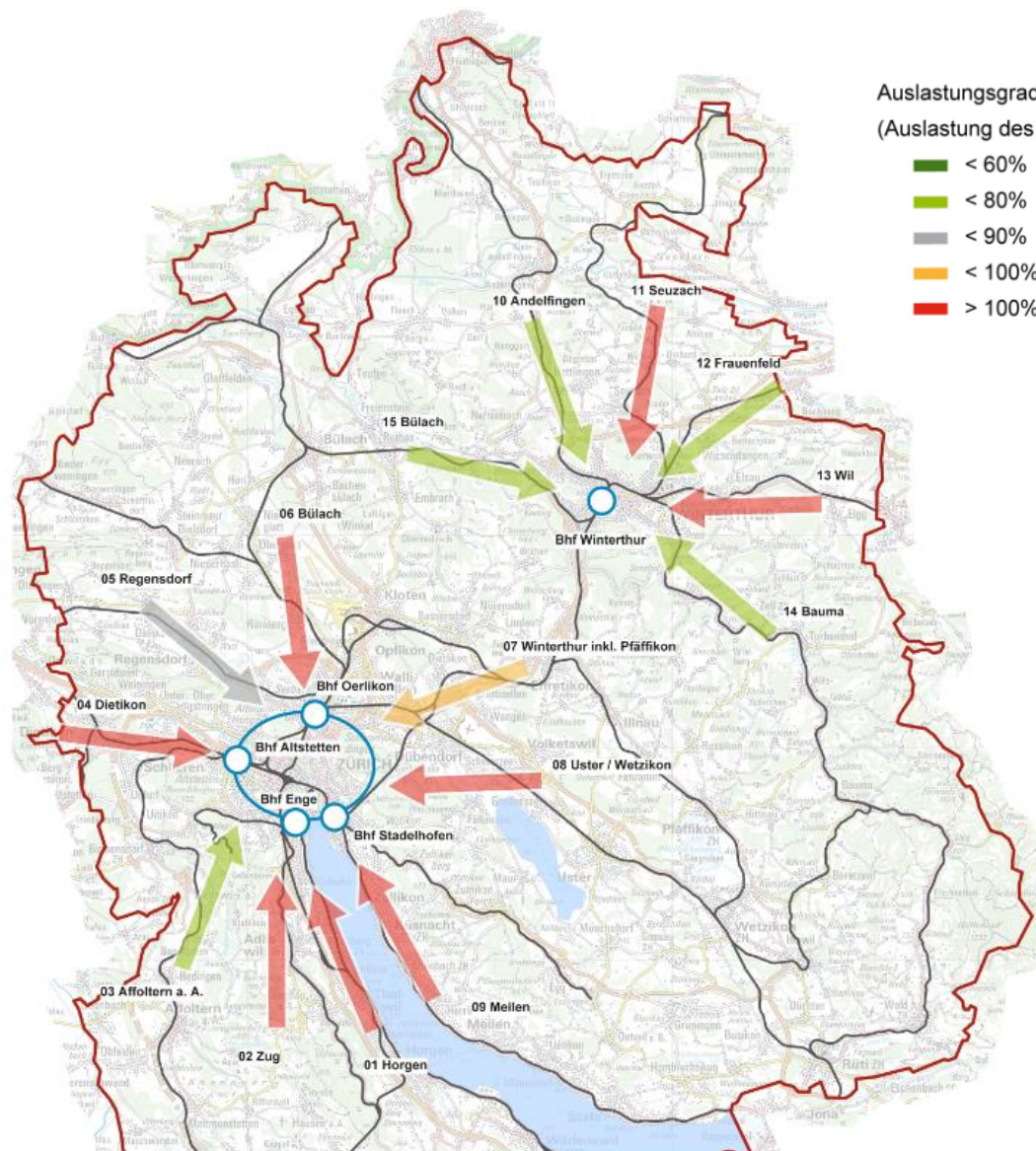
Kritische Strassenabschnitte 2011-2040



| Knoten | 2011 | 2030 | 2040 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Flughof-/ Birchstrasse | 60-85% | 85-95% | 60-85% |
| Flughafen-/ Schaffhauserstrasse | 85-95% | >95% | >95% |
| Winterthurer-/ Dorfstrasse | 60-85% | 85-95% | 85-95% |
| Überland-/ Neugutstrasse | 85-95% | >95% | >95% |
| N1-Anschluss Brüttsellen | >95% | >95% | >95% |
| N1-Anschluss Affoltern Nord | 60-85% | 60-85% | 85-95% |
| Schaffhauser- / Winterthurerstr. | 60-85% | >95% | >95% |
| Schaffhauser- / Weiacherstrasse | >95% | >95% | >95% |
| Grüninger-/ Rapperswilerstrasse | 85-95% | 85-95% | <50% |
| Industrie-/ Usterstrasse | >95% | >95% | >95% |
| Pfäffiker-/ Tösstalstrasse | >95% | >95% | >95% |
| Haupt-/ Dorfstrasse | 50-60% | 60-85% | 85-95% |
| N4-Anschluss Affoltern a.A. West | 60-85% | 60-85% | 60-85% |
| N4-Anschluss Affoltern a.A. Ost | 60-85% | 60-85% | 60-85% |
| Bremgartner-/ Bernstrasse | 60-85% | >95% | >95% |
| Bern-/ Überlandstrasse | 60-85% | 85-95% | 85-95% |
| HLS-Anschluss Dietikon | 60-85% | >95% | 60-85% |
| Buchser-/ Neue Wehntalerstrasse | 85-95% | >95% | >95% |
| Sihltal-/ Zugerstrasse | >95% | >95% | >95% |
| Dübendorf-/Schwerzenbachstr. | >95% | 60-85% | 60-85% |

Verkehr im Kanton Zürich

Kritische S-Bahnkorridore 2030

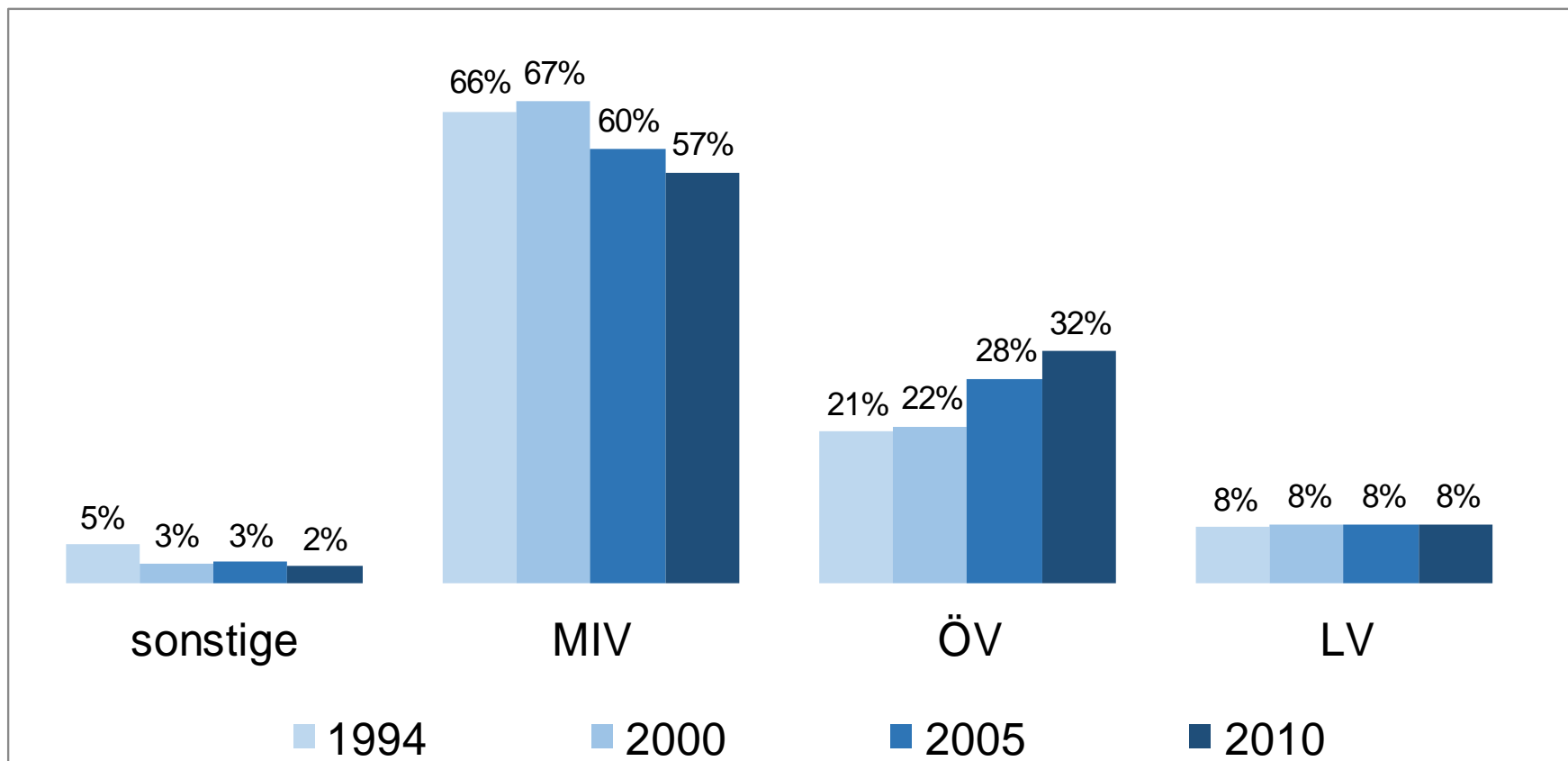


Auslastungsgrad der S-Bahn-Korridore an der Stadtgrenze Zürich bzw. in Winterthur
(Auslastung des Sitzplatzangebots der 2.Klasse in Lastrichtung Stadtzentrum)



Verkehr im Kanton Zürich

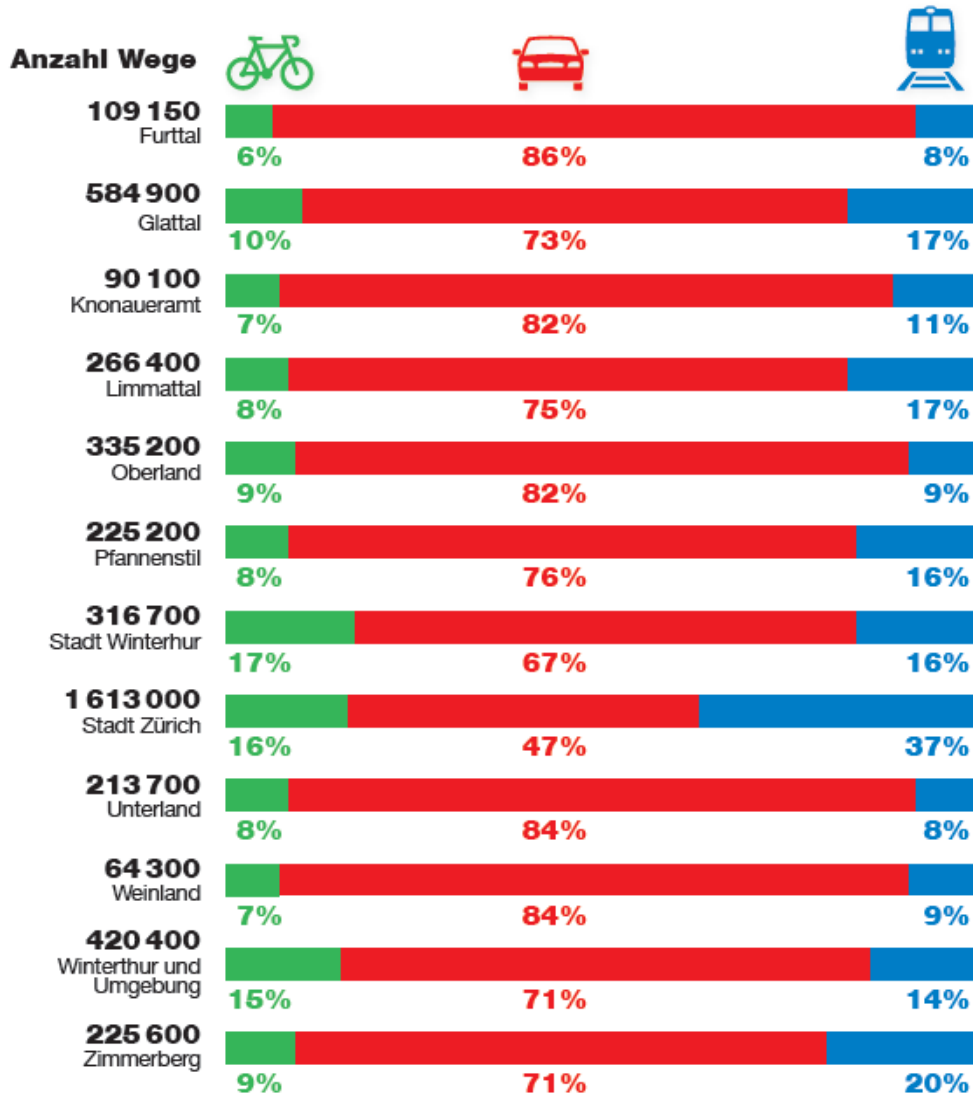
Modalsplit



Verkehr im Kanton Zürich

Modalsplit Wege unter 15 km

Tri-Modalsplit MIV-, ÖV- und Velo-Wege unter 15 km 2013



Verkehr im Kanton Zürich

Schlüsselvorhaben



- Nordumfahrung A1 (inkl. Gubrist)
- Regionale Verkehrssteuerung
- Oberlandautobahn
- Glattalautobahn
- Rosengartentunnel & Rosengartentram



- Durchmesserlinie
- 4. Teilergänzungen (S-Bahn Zürich)
- Limmattalbahn
- Brüttenertunnel
- Ausbau Bhf. Stadelhofen



- Umsetzung Veloförderprogramm
- Umsetzung Radwegstrategie
- Umsetzung Velonetzplan

Verkehr im Kanton Zürich

Spannungsfeld Natur- und Heimatschutz



Beispiel: Historisches Ortsbild



„Die Rheinüberquerung an der geplanten Stelle widerspricht den Schutzzielen „ungeschmälerte Erhaltung der durch das Zusammenspiel des Rheins mit wertvollen Kulturdenkmälern geprägten, attraktiven und herausragenden Flusslandschaft...“ (Gutachten ENHK)

Beispiel: Moorlandschutz



Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal



„... weil gewisse Abschnitte mit dem Schutz der Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil von nationaler Bedeutung unvereinbar sind..“
(Urteil Bundesgericht)

Gesamtverkehrskonzept 2006

Ziel und Zweck



- Strategiepapier des Regierungsrates (2006)
- Langfristigen Weiterentwicklung, Vernetzung und Finanzierung aller bestehenden Verkehrssysteme
- Definiert den Idealeinsatz der einzelnen Verkehrsträger
- Verlagerungsziel: mehr als 50% der zukünftigen Verkehrszunahme im ÖV und MIV über ÖV abzuwickeln

Gesamtverkehrskonzept 2006

Wirkungsziele

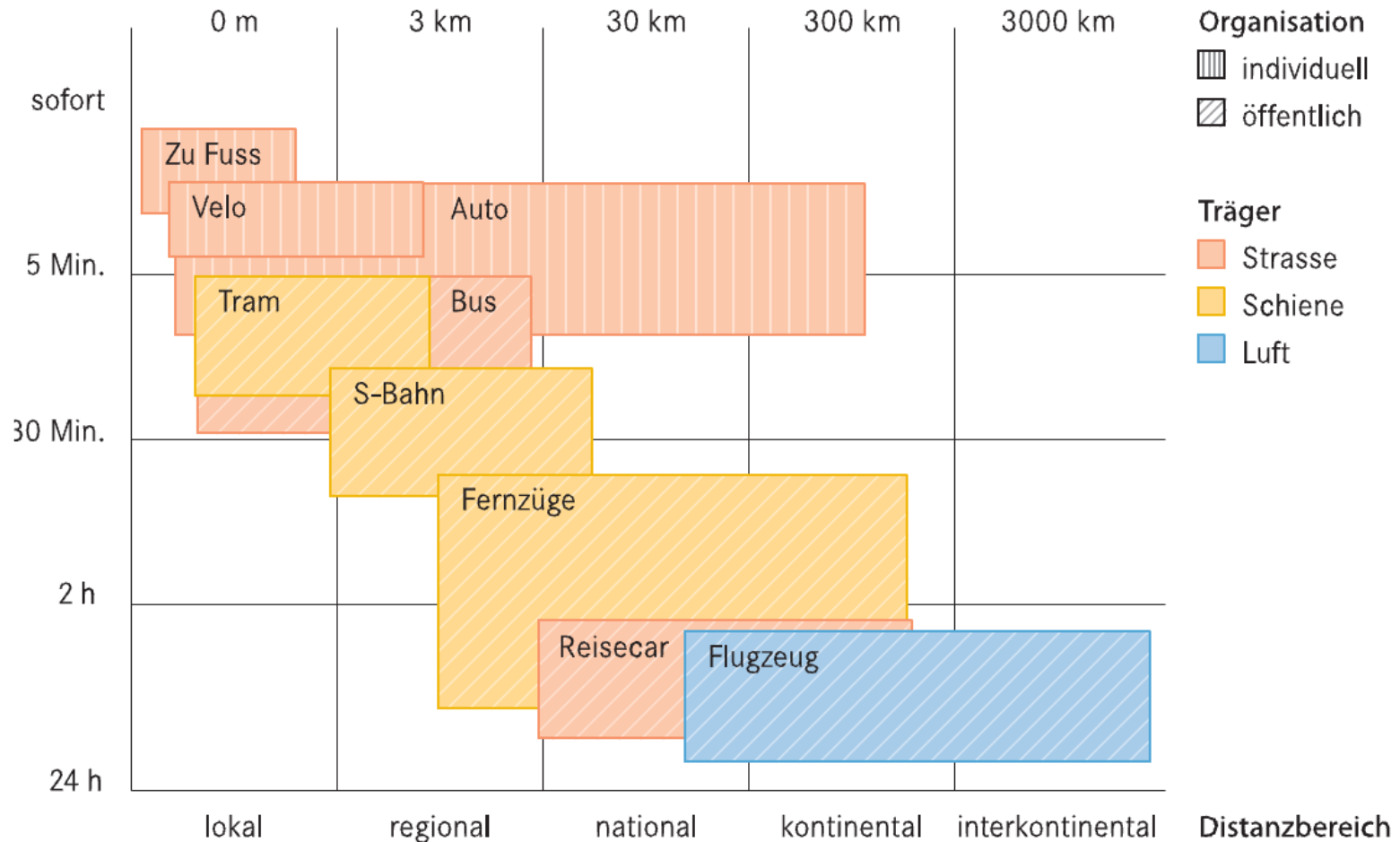


| Wirkungsbereiche | Wirkungsziele |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsqualität (Verbesserung der Erreichbarkeit und Verkehrsqualität) | Senkung der Gesamtreisezeit |
| | Erhöhung der Zuverlässigkeit |
| | Verbesserung der Dienstleistungsqualität |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherheit (Verbesserung der Verkehrssicherheit) | Verringerung der Anzahl und der Folgen von Verkehrsunfällen |
| | Verbesserung des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Raum |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Umwelt (Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbelastung) | Verringerung der kritischen Luftschadstoffemissionen |
| | Verringerung der Lärmbelastung |
| | Verringerung des Verbrauchs nicht erneuerbarer Energien |
| | Grösstmögliche Schonung der nutzbaren Grundwasservorkommen |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Siedlung und Landschaft (Verbesserung der Siedlungsqualität, Schonung der Landschaft) | Entlastung verkehrsmässig stark belasteter Wohngebiete |
| | Verringerung der Trennwirkung von Verkehrsachsen |
| | Minimierung des Bodenverbrauchs durch Verkehrsanlagen |
| | Vermehrte Schonung des Landschaftsbildes durch Verkehrsanlagen |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundversorgung (Gewährleistung einer Grundversorgung an Mobilität) | Hinreichende Erschliessung des Kantonsgebiets durch den öffentlichen Verkehr |
| | Hinreichendes Verkehrsangebot für mobilitätsbehinderte Personen |

Gesamtverkehrskonzept 2006

Wesensgerechter Verkehrsmiteinsatz










Örtliche und zeitliche Verfügbarkeit
(Zugangszeit und mittlere Taktrate)





- Bauliche Verdichtung nach innen und Konzentration der Siedlung an ÖV-Standorten
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes
- Verbesserung der gesamtverkehrlichen Leistungsfähigkeit
- Förderung des Langsamverkehrs in den Agglomerationen
- Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs









1. **Fuss- und Veloverkehr:** Anteil nicht gesteigert 
2. **ÖV:** Modalsplit-Zuwachsziel übertroffen 
3. **ÖV:** Reisezeiten im internationalen Verkehr nur tlw. verkürzt 
4. **Strassen:** RL VRZ etabliert, RVS in Umsetzung 
5. **Strassen:** Grossprojekte z.T. verzögert 
6. **Güterverkehr:** Gateway gestoppt, Kies-Aushub auf Kurs 
7. **Luftverkehr:** Lärmschutzziele (ZFI) nicht erreicht 
8. **Strassen:** Finanzierungsreform gescheitert 
9. **MIV:** Verkehrsabgaben weiter ökologisiert 

Gesamtverkehrskonzept 2006

Erreichung Wirkungsziele bisher



1. **MIV:** Verbesserung Verkehrsqualität + Erreichbarkeit 
2. **ÖV:** Verbesserung Verkehrsqualität + Erreichbarkeit 
3. **Fuss, Velo:** Verbesserung Netzqualität 
4. **Güterverk.:** Verbesserung Verkehrsqualität + Erreichbarkeit 
5. **Strassen:** Verbesserung Verkehrssicherheit 
6. **Strassen:** Verringerung Umweltbelastung 

Stossrichtungen der Zukunft

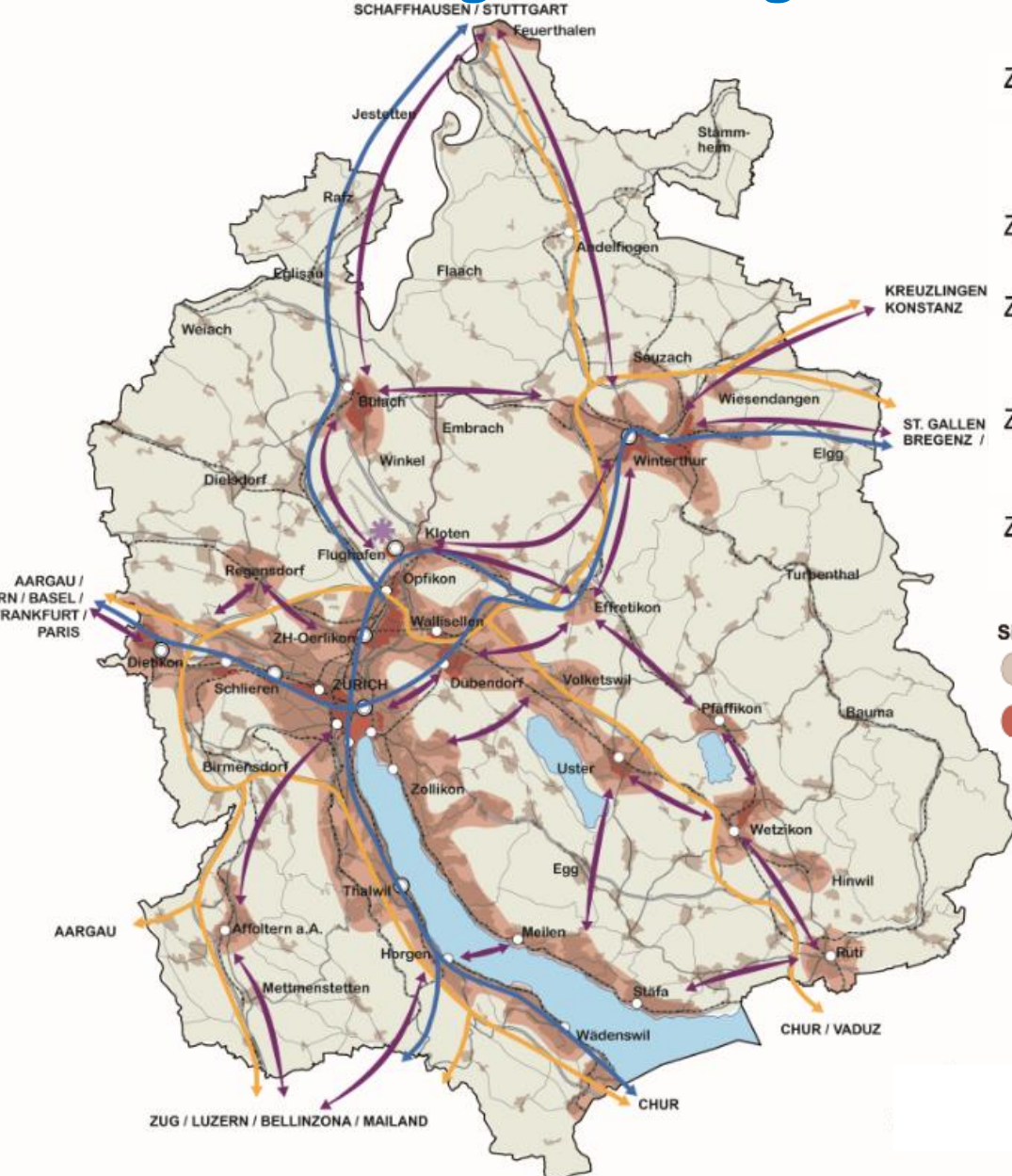
Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems orientiert sich an den Erreichbarkeits- bzw. Erschliessungsvorgaben des Raumordnungskonzepts (ROK) des kantonalen Richtplans.
- Die Siedlungsentwicklung findet an Orten statt, die kurze Wege begünstigen und die mit ÖV, Velo und zu Fuss gut erschlossen oder erschliessbar sind.



Stossrichtungen der Zukunft

Abstimmung Siedlung und Verkehr



- Ziel 1.1 Verbindung u. übergeordnete Erschliessung urbaner Räume
 - verbessern (ÖV, Velo)
 - Leistungsfähigkeit erhalten (MIV) ↔
- Ziel 1.1 Feinerschliessung innerhalb urbaner Räume verbessern (ÖV, Velo, Fuss) ●
- Ziel 1.2 Erschliessung nicht-urbaner Räume
 - stabilisieren (ÖV, MV)
 - ausbauen (Velo, Fuss) ○
- Ziel 1.3 Durchleiten des Durchgangsverkehrs verbessern
 - Schienenverkehr ↔
 - Strassenverkehr ↔
- Ziel 1.5 Kontinentale/Interkontinentale Erreichbarkeit sicherstellen (Luftverkehr) ✳

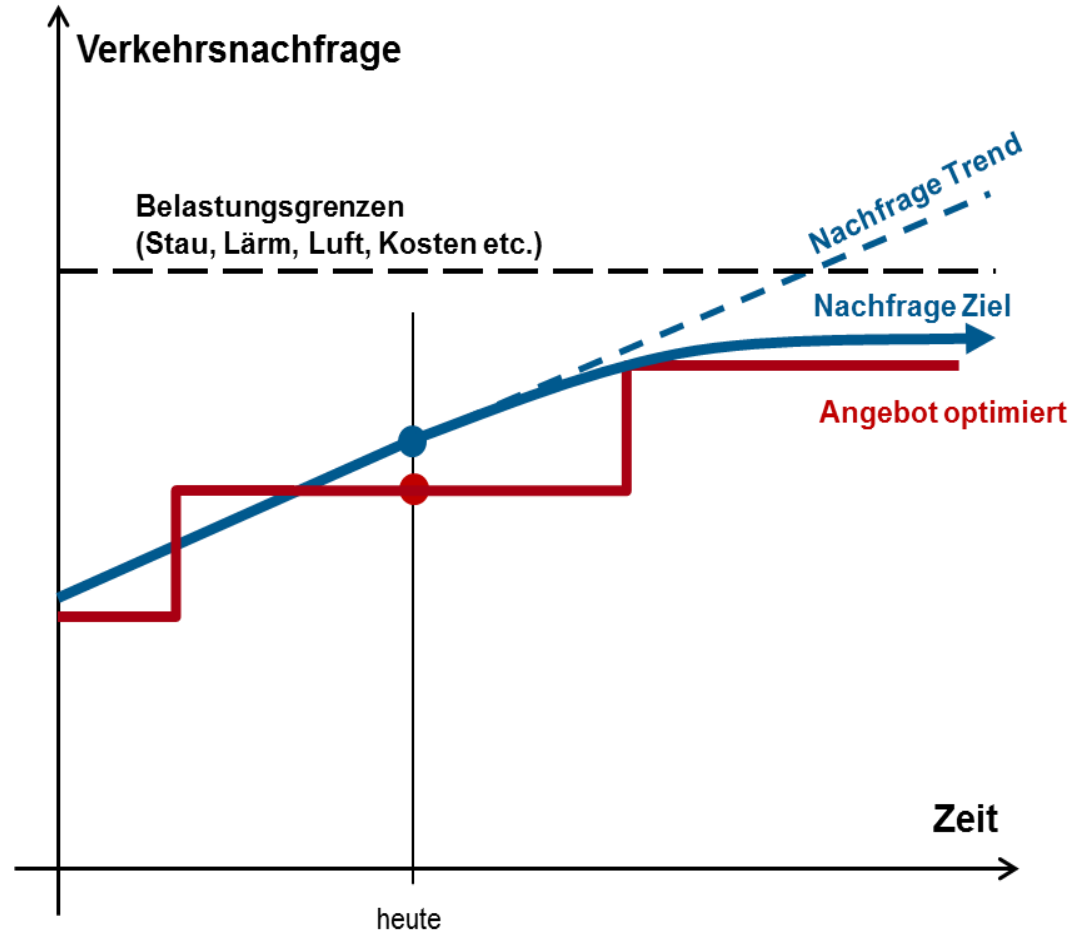
Siedlung

- Siedlungsgebiet
- Kantonales Zentrumsgebiet

Stossrichtungen der Zukunft

Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Das Gesamtverkehrsangebot wird vermehrt so gestaltet (optimiert), dass die Nachfrage die gegebenen Belastungsgrenzen (betreffend Stau, Lärm, Luft, Kosten etc.) respektiert.



- Das in der Vergangenheit anhaltende Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sowie die laufende Verbesserung des Verkehrsangebots (Strasse, Schiene) liessen die Verkehrsnachfrage stark steigen. Dies ist auch für die Zukunft prognostiziert.
 - **Bislang keine "suffiziente" Entwicklung!**
- Neue Infrastrukturen brauchen Zeit und stossen zunehmend an "natürliche" Grenzen (Raumplanung, Natur- und Kulturlandschutz, Akzeptanz, Kosten ...). Das Angebot wird mit der Nachfrage nicht mithalten können.
 - **Mehr Suffizienz wird nötig sein: kürzere Wege als heute, die vermehrt zu Fuss, mit dem Velo und dem ÖV zurückgelegt werden.**