

Zusammenfassung Workshop 4

Der Schlüssel liegt in der Gesamtverkehrs- und Infrastrukturplanung

Referenten: Wilfried Anreiter, Arnd König, Amt für Verkehr (AFV)

Unser Ziel ist nicht keine Mobilität, sondern eine effiziente, weitgehend dekarbonisierte und auf das Notwendige reduzierte Mobilität. Effizient bedeutet: ein möglichst gutes Ausnützen der vorhandenen Infrastruktur- und Fahrzeugkapazitäten (aktuell sind Privatfahrzeuge sehr schlecht ausgelastet, gleiches gilt für den öffentlichen Verkehr ausserhalb der Stosszeiten).

Es gibt verschiedene Wege, ob die Mobilität in diese Richtung zu optimieren.

- Grundsätzlich reduzieren die Instrumente der «klassischen» Verkehrsplanung die Klimawirkung des Verkehrs. Dazu gehört: Verkehr verflüssigen, kanalisieren, auf effiziente Verkehrsmittel verlagern und Verkehr vermeiden (kürzere Distanzen, vermehrt mit Fuss- und Veloverkehr abwickeln). Generell führt ein optimierter Verkehrsablauf (weniger Stau, gleichmässiger Verkehrsfluss) zu tieferen Emissionen.
- Allgemein gilt auch: Verkehr und Raumplanung müssen aufeinander abgestimmt sein. So werden kurze Wege gefördert. Zudem führt eine konzentrierte Siedlungsentwicklung zu einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs.
- Die Digitalisierung ermöglicht einen ganzen Strauss an Handlungs- und Steuerungsmöglichkeiten. Dazu gehören lokale Massnahmen wie etwa die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlagen. Zudem bietet der technische Fortschritt neue Möglichkeiten zur Erfassung von und zur grossräumigen Kommunikation mit Fahrzeugen, zum Beispiel bei Mobility-Pricing-Systemen. Hier liegt auch planerisch ein Schlüssel: Momentan geschieht die Bepreisung des Verkehrs nur ansatzweise nach dem Verursacherprinzip. Die externen Kosten werden von der Allgemeinheit getragen. Eine Anpassung ist zunächst eine Frage der Akzeptanz in der Gesellschaft. Auf Grund des rechtlichen Rahmens ist aber auch der Spielraum der Strasseneigentümer und -betreiber begrenzt. Und zuletzt erschwert die Komplexität des Verkehrsraums Zürich die Umsetzung von grossräumigen Projekten in diesem Bereich.
- Die Dekarbonisierung der Fahrzeugantriebe (das heisst der Umstieg auf Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffmotoren) leistet einen wichtigen Beitrag. Hier hätte der Kanton mit seiner Fahrzeugflotte einen Hebel.



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr

Workshop 4

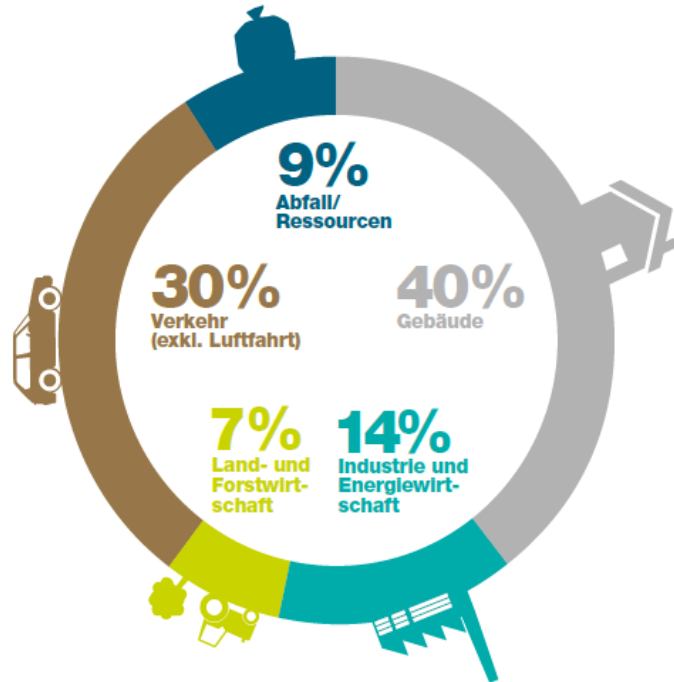
Gesamtverkehrs- und Infrastrukturplanung

Klimadialog, 4. Dezember 2020

Moderation: Lea Horowitz

Referate: Wilfried Anreiter, Arnd König

Klima und Verkehr

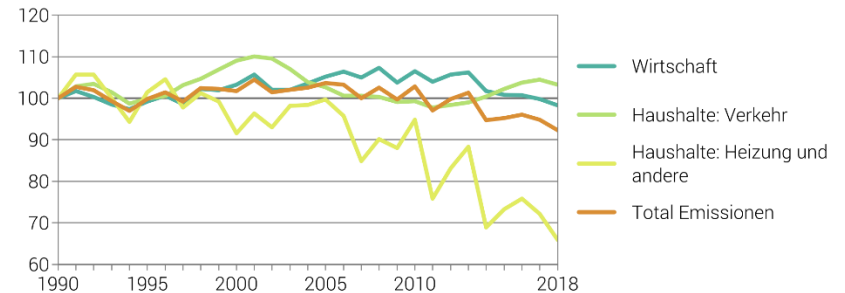


Treibhausgasausstoss Kanton Zürich
 6.2 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente (2015)
 Quelle: Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft

Treibhausgasemissionen¹

Nach Verursacher

Index 1990=100



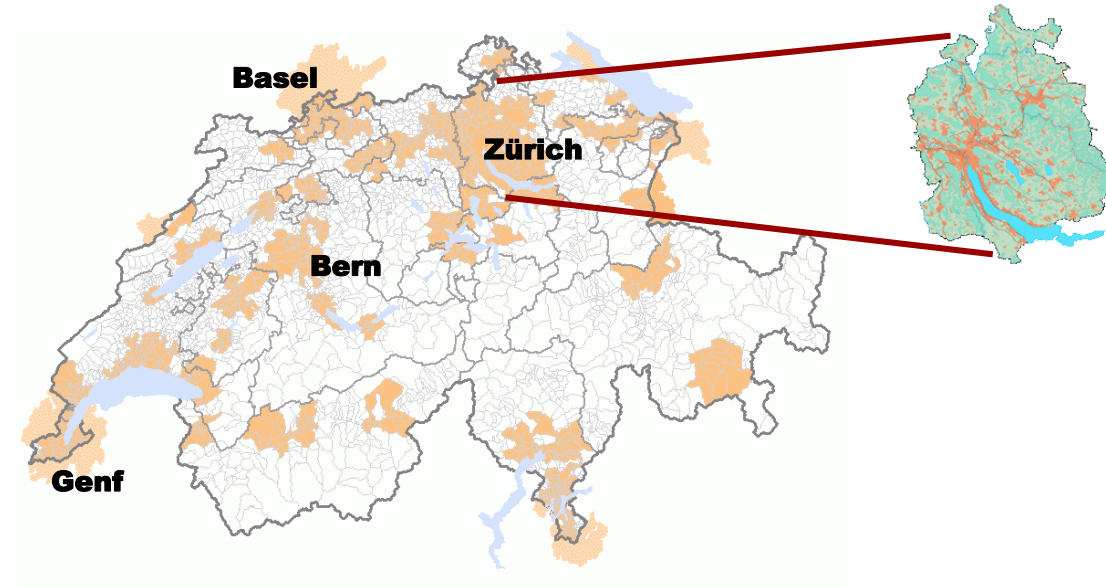
¹ gemäss Luftemissionskonten des BFS, die insbesondere auf dem THG-Inventar des BAFU beruhen

Quelle: BFS – Umweltgesamtrechnung

© BFS 2020

Der Kanton Zürich

- Fläche: 1,700 km² von 42,000 km² (4%)
- Einwohner: 1.5 Mio. von 8.5 Mio. (18%)
- Beschäftigte: 0.99 Mio. von 4.8 Mio (20%)



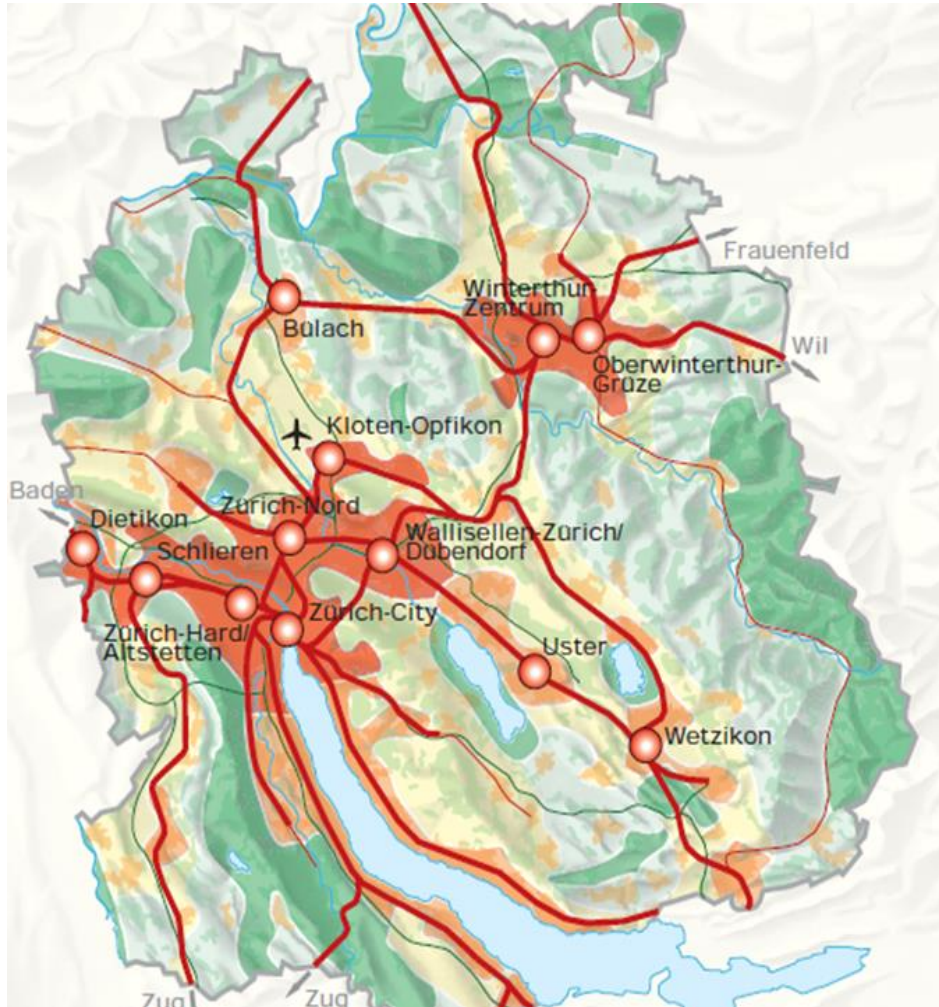


**Dicht
besiedelt
und vielfach
genutzt**



Herausforderungen

- Wachstum bis 2040: 355'000 EW (+ 23%) und 200'000 AP (+ 19%)
- Raumplanung: 80% des Wachstums in den urbanen Räumen
- Mobilität und Verkehr nehmen weiter zu
- Funktionsfähigkeit Strasse und ÖV erhalten
- Siedlungsentwicklung ermöglichen





Auf gleicher Fläche:

- mehr Einwohner und Arbeitsplätze
- mehr Verkehr

und gleichzeitig:

- mehr Siedlungsqualität
- weniger Luftverschmutzung
- weniger Lärm
- mehr Sicherheit

Gesamtverkehrskonzept 2018

7



Amt für Verkehr



- Strategiepapier Regierungsrat
- Planungshorizont 2030
- Entwicklung des Verkehrssystems
 - Leitsätze
 - Ziele
 - Strategien
 - Handlungsschwerpunkte
- Gesamtsicht über alle Verkehrsarten und -träger (MIV, ÖV, Luft-, Fuss-, Velo- und Güterverkehr)

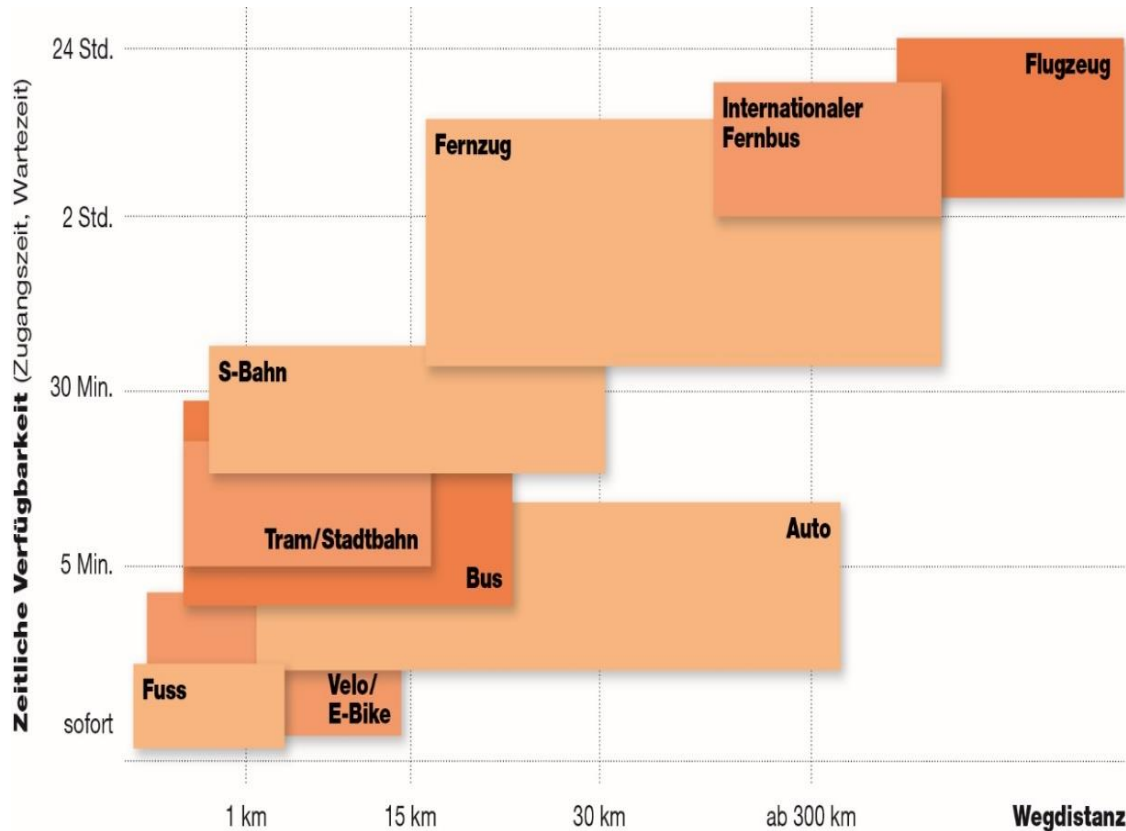
GVK: Grundsätze



- (1) Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr
- (2) S-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
- (3) Gezielte Ausbauten im Bereich des MIV, damit Netzfunktion wieder hergestellt werden kann
- (4) Förderung von Fuss- und Veloverkehr (Umsetzung Velonetzplan)
- (5) Optimierung des bestehenden Strassennetzes (Verkehrsmanagements)
- (6) Realisierung von siedlungsverträglichen Ortsdurchfahrten

GVK: Entwicklungsprioritäten

9



MIV als Teil eines
Gesamtverkehrs-
systems

GVK: Ziel Modal-Split

10



Amt für Verkehr



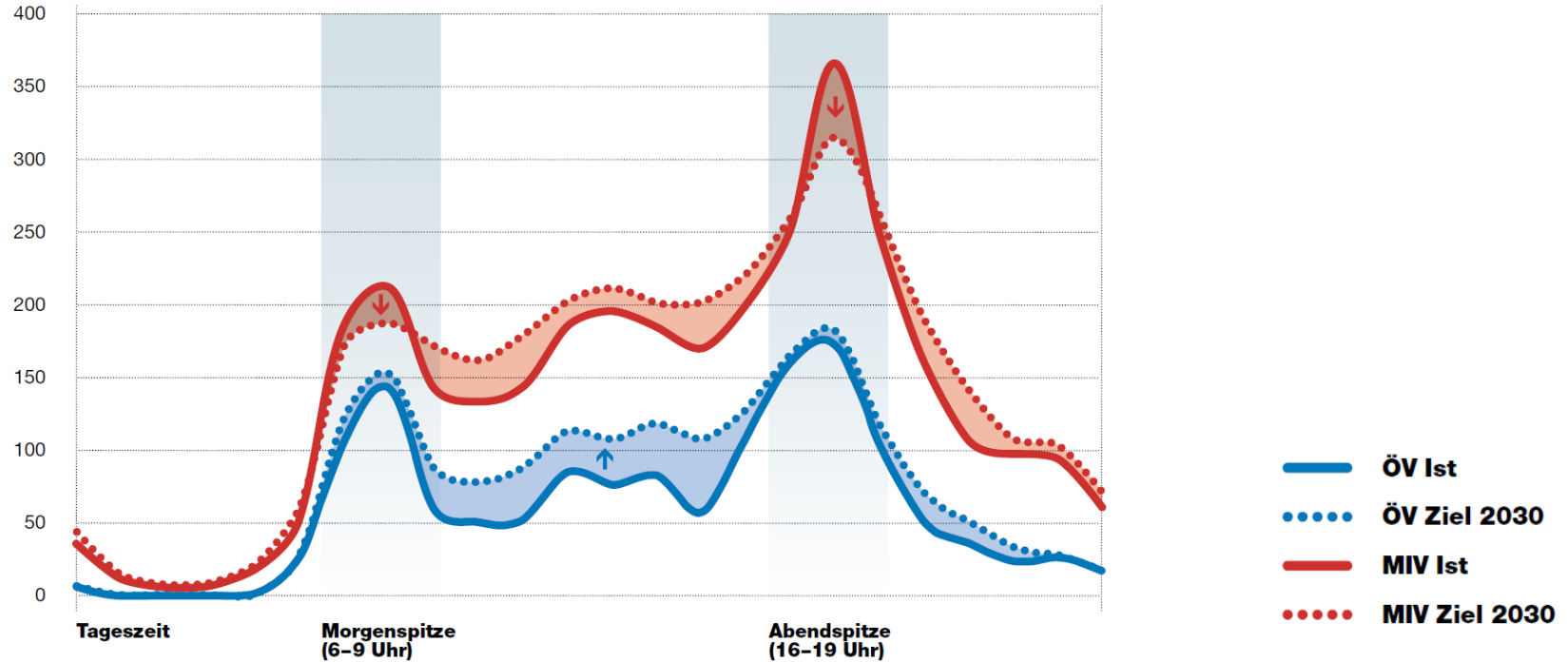
ÖV-Anteile am Modalsplit ÖV-MIV
Ist (2013) und **Ziel (2030)**

GVK: Ziel gleichmässigerere Auslastung

11



Amt für Verkehr





Zürich - City
↓

1000 m

E 41 E 60 4 1
Bern
Chur Luzern
Flughafen ↑
Nordring-Zürich
Wallisellen
500 m

100

Me
Ha
Ausfahr



- Funktionsfähige Nationalstrassen als Voraussetzung (kein Ausweichverkehr)
- Verkehrsmanagement geht vor Ausbau
- Aus-/Neubau/Umgestaltung Kantonsstrassen gezielt:
 - Punktuelle Engpassbehebung
 - Unterstützung der Siedlungsentwicklung
 - Verbesserung Siedlungsqualität
 - Verbesserung Verkehrssicherheit
 - Unterstützung Modal-Split Ziele, Priorisierung ÖV
- Leistungsfähigkeit kantonalen Strassennetzes muss erhalten bleiben (Kantonsverfassung Art. 104, Abs. 2bis)

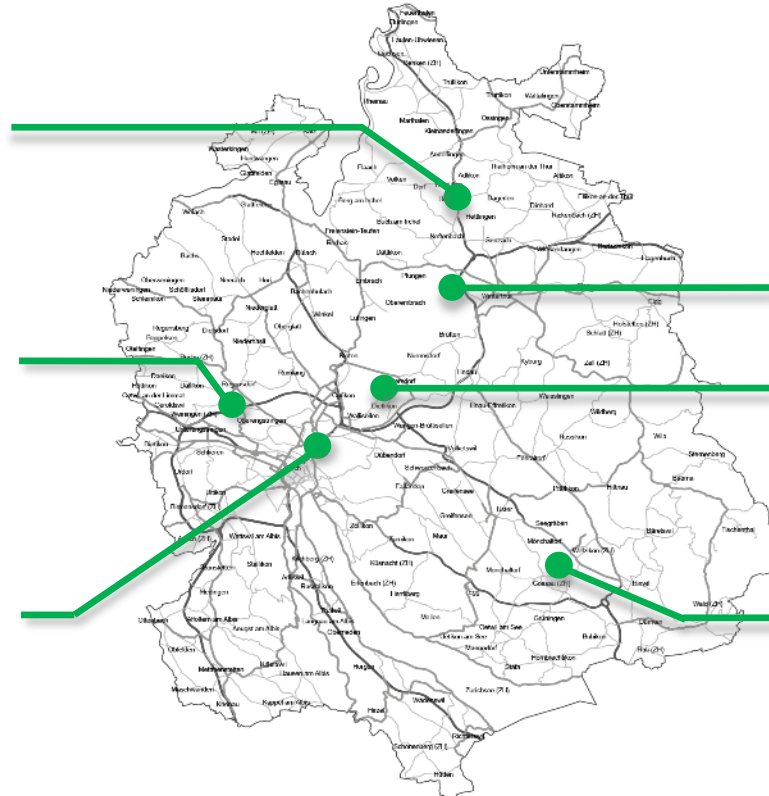


Projekte HLS-Netz (Bund)

A4 Weinland Winterthur Nord -
Kleinandelfingen

Ausbau Nordumfahrung
inkl. 3. Röhre Gubrist

Einhausung Schwamendingen

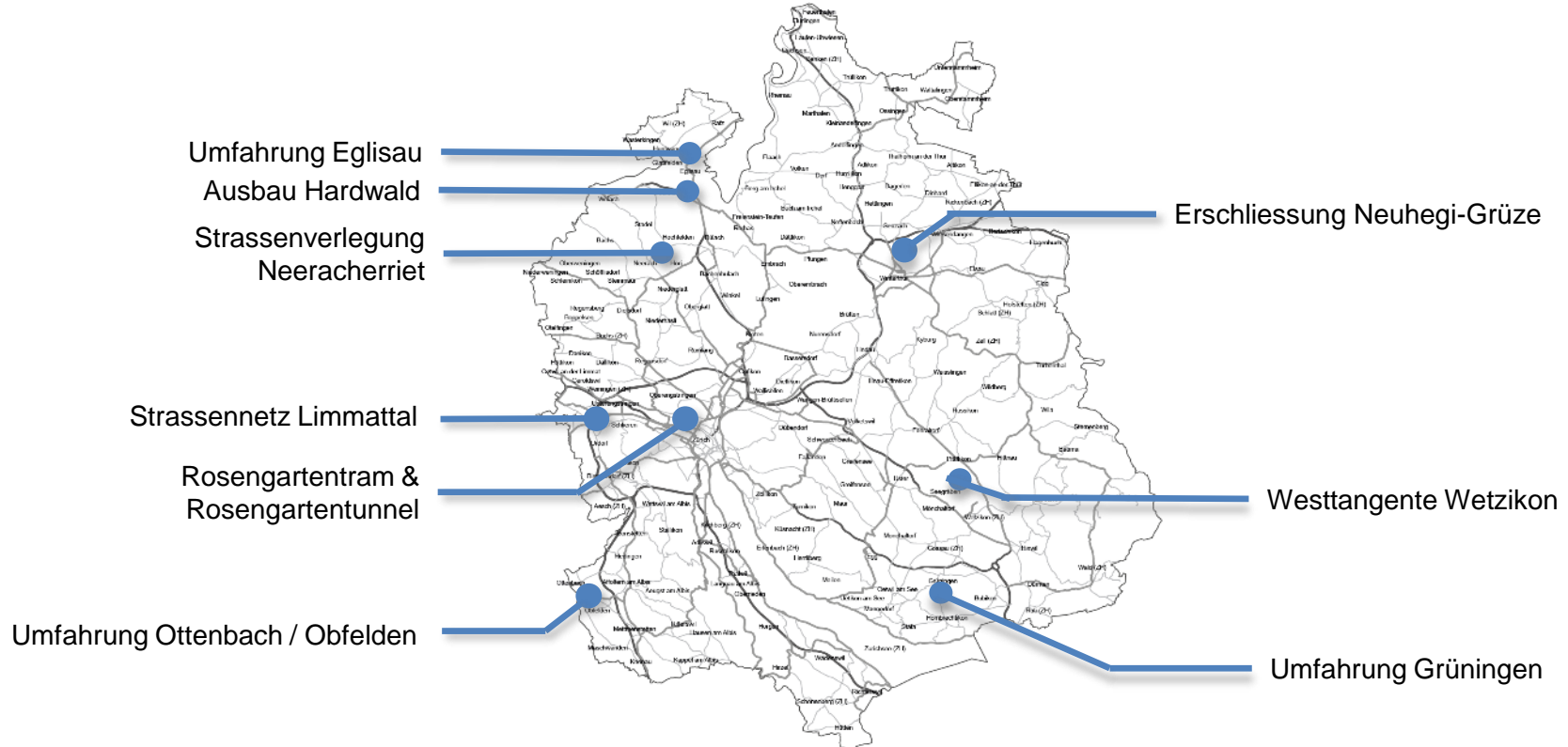


Ausbau A1 Umfahrung Winterthur

Glattalautobahn

Oberlandautobahn
Uster Ost - Betzholz

Vorhaben HVS-Netz (Kt. Zürich)





- Verbesserungen im Fusswegnetz
 - Schutzinseln
 - bauliche Trennungen
- Fertigstellung Uferwegnetz (ca. 6 Mio. Fr. pro Jahr)
- Umsetzung Velonetzplan
 - Förderungen Velo im Alltag
 - Erhöhung Anteil Veloverkehr
 - Grundlage für regionale Richtpläne
- Fertigstellung Radwegnetz (ca. 15 Mio. Fr. pro Jahr)



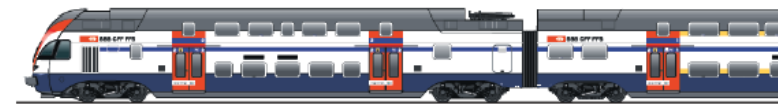
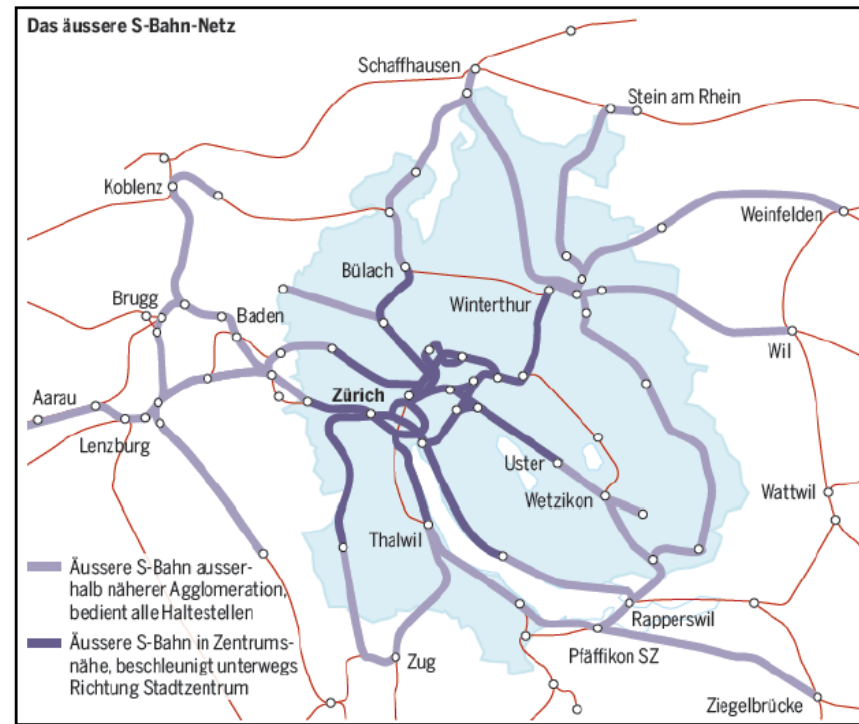
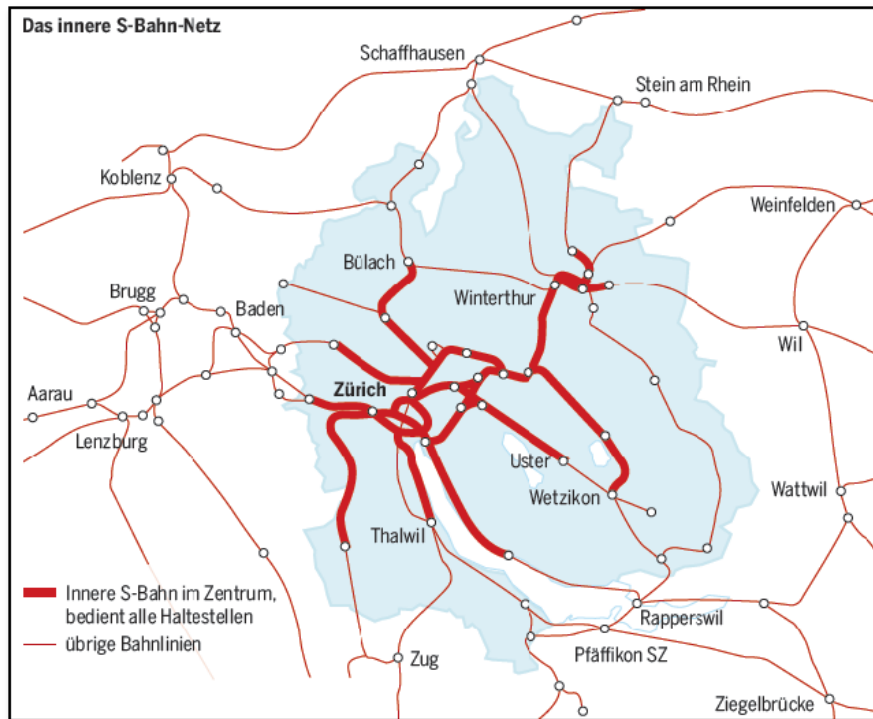
Veloschnellroute Limmattal

- Altstetten bis Killwangen
- Grosses Nachfragepotenzial
- mit Zubringern

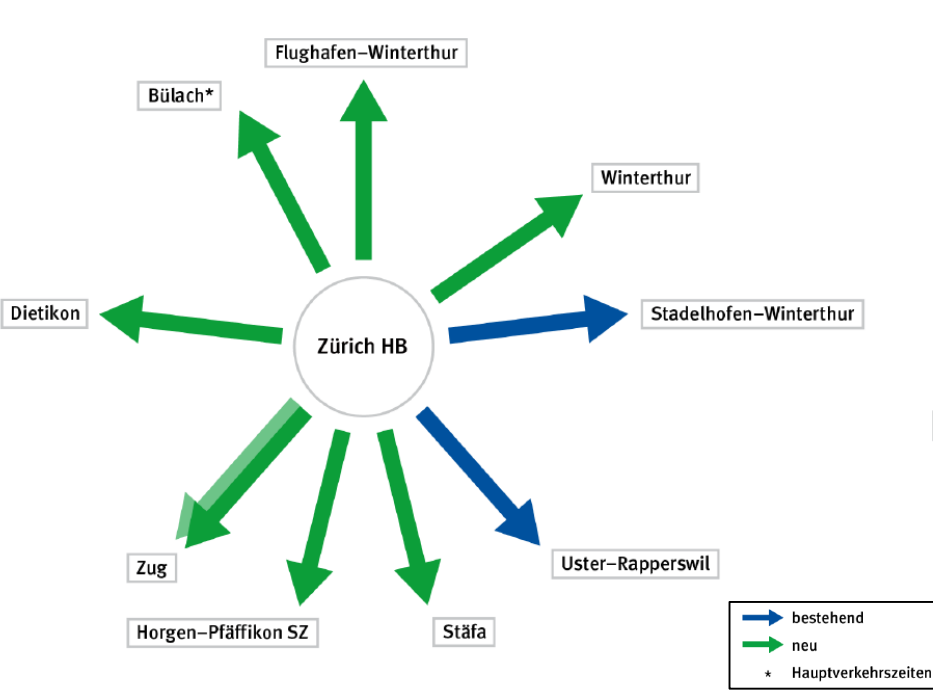




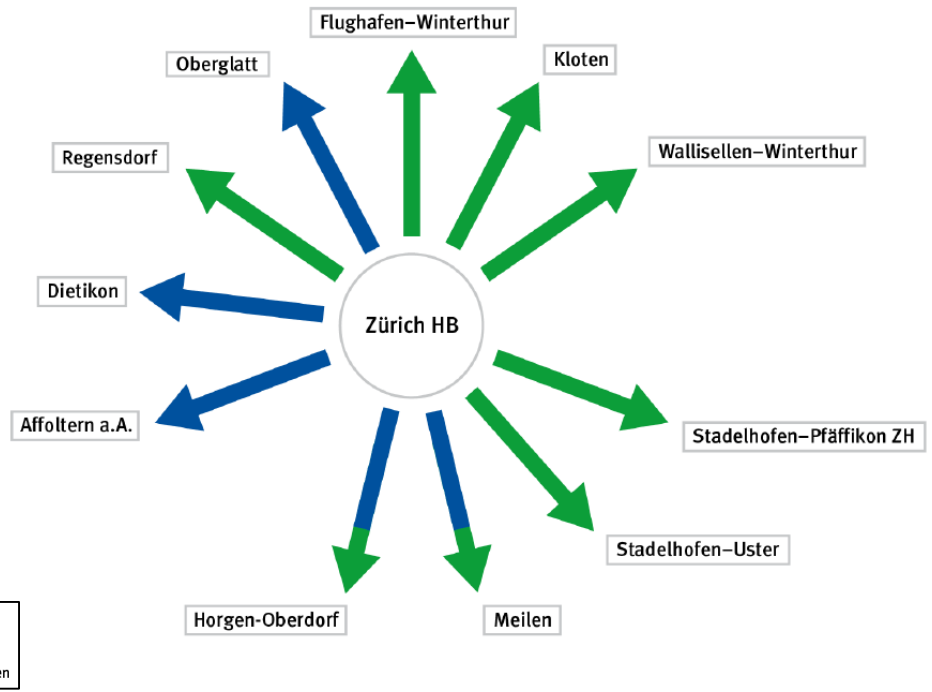
S-Bahnausbau bis 2040



Angebot S-Bahn 2035

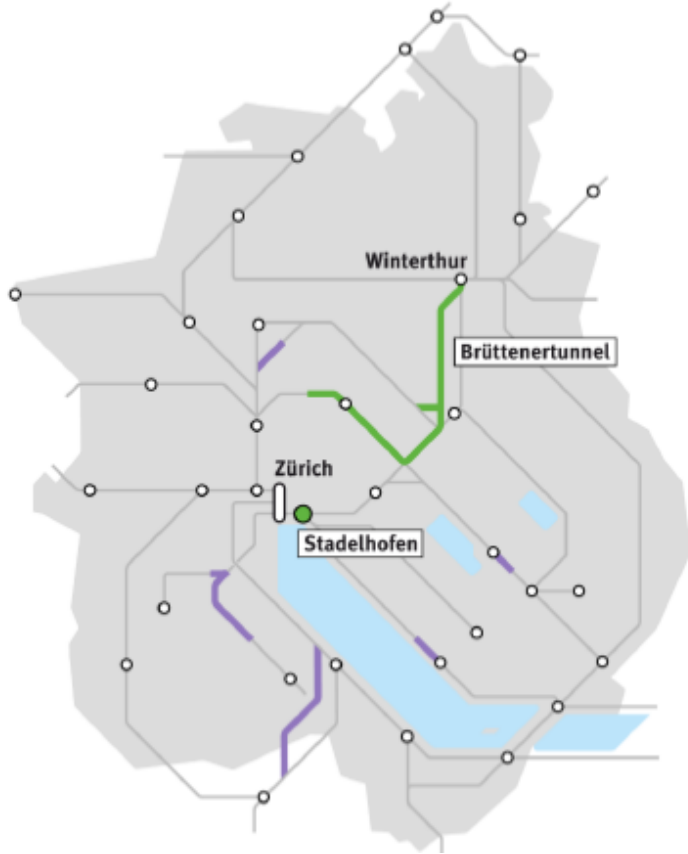



Schnelle Linien im 15-Min.-Takt




"Langsame" Linien im 15-Min.-Takt mit Halt in allen Stationen

Infrastrukturen S-Bahn



 Schlüsselprojekte

 weitere wichtige Projekte



Limmattalbahn

- Leistungsfähiger ÖV-Feinverteiler
- Zweck:
 - Modal-Shift MIV -> ÖV
 - Rückgrat Siedlungsentwicklung



Klimaschutz bedeutet im Bereich Verkehr

23



Amt für Verkehr

... integral planen:

- Gesamtverkehr, Leitgrösse Modal-Split
- Leitgrösse Siedlungsentwicklung
- auf allen Staatsebenen, gemeinsam

... Grenzen sehen:

- kein nachfrageorientierter Ausbau

... Potentiale nutzen:

- Autobesetzungsgrad
- Verkehrsablauf (Fahrzeugabstände, Routen ...)
- Verkehrsspitzen brechen
- Kurze Wege: Fuss- und Veloverkehr
- Personenleistungsfähigkeit ÖV
- Antriebstechnologie
- Digitalisierung als ein neues Werkzeug

Danke für die Aufmerksamkeit ...

