

Raumbeobachtung Kanton Zürich

Verkehr und Siedlungsentwicklung greifen ineinander

Die Raumentwicklung ist geprägt von einer Wechselwirkung: Die Verkehrsströme werden durch die räumliche Ordnung, d. h. durch die Verteilung der Nutzungen im Raum, massgeblich mitbestimmt. Gleichzeitig beeinflusst die Erschliessungswirkung der Verkehrsinfrastrukturen ihrerseits die weitere Entwicklung der räumlichen Ordnung. Für die nachhaltige Bewältigung des Verkehrs und die Begrenzung seiner negativen Begleiterscheinungen ist es daher unabdingbar, dass die Bereiche Verkehr und Siedlung optimal aufeinander abgestimmt werden. Im aktuellen Heft «Verkehrsentwicklung» der Publikationsreihe «Raumbeobachtung Kanton Zürich» werden die massgeblichen Zusammenhänge zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung beleuchtet.

Durch die zunehmende Motorisierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in den vergangenen Jahrzehnten haben sich die Aktionsradien der Bevölkerung enorm ausgeweitet. Die dadurch ermöglichte räumliche Trennung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten und Freizeit eröffnet dem Einzelnen neue Möglichkeiten zu seiner Entfaltung, trägt aber auch zur starken Zunahme des Ver-

kehrsaufkommens bei. Trotz grosser Investitionen in das Strassenetz, in den Ausbau und Betrieb des öffentlichen Verkehrs und des Flughafens können die Verkehrsinfrastrukturen mit der wachsenden Nachfrage kaum Schritt halten. Unerwünschte Auswirkungen des Verkehrswachstums sind Lärm und Luftverschmutzung, übermässiger Boden- und Energieverbrauch und eine fortschreitende Zerschneidung der Landschaftsräume durch neue Verkehrsachsen.

Stadt Zürich im Zentrum der Verkehrsströme

An einem durchschnittlichen Werktag werden im Kanton Zürich 3,8 Millionen Personenfahrten unternommen. Rund 80 Prozent davon sind Binnenverkehr, d. h. sowohl Ausgangs- als auch Zielort befinden sich innerhalb des Kantons Zürich. Die Verkehrsbeziehungen im Wirtschaftsraum sind überwiegend auf die Stadt Zürich ausgerichtet, während die Verkehrsströme zwischen den übrigen Regionen deutlich geringer ausfallen. Zudem weist die Stadt Zürich auch das grösste Binnenverkehrsaufkommen aller Zürcher Regionen auf.

Vom gesamten Verkehrsaufkommen der Zürcher Bevölkerung entfallen 69 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr, 23 Prozent auf den öffentlichen Verkehr und 8 Prozent auf den Langsamverkehr. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich liegt damit deutlich über dem Schweizer Mittelwert von 18 Prozent. Dabei spielt neben dem vergleichsweise hohen Anteil an dicht genutzten, städtischen Siedlungsgebieten sicher auch die Erfolgsgeschichte der Zürcher S-Bahn eine Rolle. Allein im ersten Jahr nach ihrer Inbetriebnahme (1990) konnte die Zahl der beförderten

Inhaltliche Verantwortung:

Lucas Schloeth

Abteilung Kantonalplanung

Amt für Raumordnung und Vermessung

8090 Zürich

Telefon 043 259 30 40

Fax 043 259 42 83

lucas.schloeth@bd.zh.ch



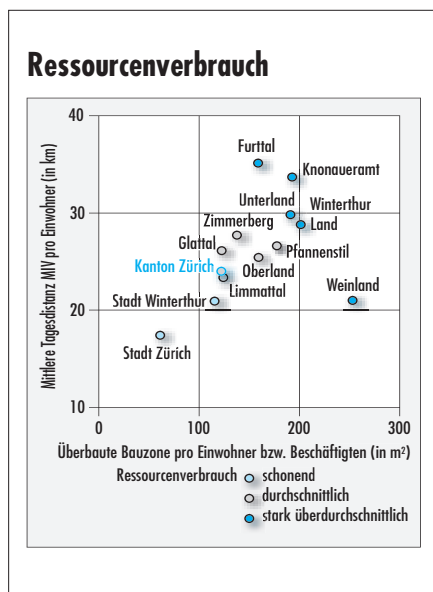
RAUM / LANDSCHAFT

Passagiere (gemessen an den Stadtgrenzen von Zürich und Winterthur) um 19 Prozent gesteigert werden, und in den darauffolgenden zehn Jahren hat die Zahl der Fahrgäste um weitere 38 Prozent zugenommen.

Gute ÖV-Erschliessung der Siedlungsgebiete

Die bestehende Siedlungsstruktur im Kanton Zürich ist verhältnismässig gut auf die Erschliessung mit der S-Bahn abgestimmt. Zudem bringen die ebenfalls ausgebauten Busnetze den ÖV-Anschluss selbst in ländlichen Gebieten oft bis vor die Haustüre. Damit ist heute ein Grossteil der Wohnungen und Arbeitsplätze mit Bahn und Bus erreichbar.

Siedlungsgebiete gelten dann als erschlossen, wenn sie im Umkreis von 750 Metern einer S-Bahnstation oder von 400 Metern einer Bus- bzw. Tramstation liegen. Nach dieser Definition leben respektive arbeiten 94 Prozent der Einwohner und 97 Prozent der Beschäftigten des Kantons Zürich innerhalb des ÖV-Einzugsbereichs. Ein Drittel der Einwohner sowie fast 60 Prozent der Beschäftigten liegen sogar im Bereich einer ÖV-Haltestelle mit mehr als 30 Halten pro Stunde. Damit bestehen gute Voraussetzungen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs weiter gesteigert werden kann.



Überbaute Bauzone pro Einwohner bzw. Beschäftigten (x-Achse) und mit dem MIV zurückgelegte Distanz pro Einwohner (y-Achse) nach Regionen.

Quelle: ARV

Verkehrsbedürfnisse werden komplexer

Arbeitswege von Erwerbstätigen in Gemeinden mit gutem S-Bahn-Anschluss werden überdurchschnittlich häufig mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Allerdings machen Arbeitswege nur 25 Prozent des Verkehrsaufkommens aus, während rund die Hälfte der zurückgelegten Distanz auf Freizeitaktivitäten und weitere 10 Prozent auf den Einkaufsverkehr entfallen.

Durch die vielfältiger werdenden Konsum- und Freizeitaktivitäten werden auch in der Freizeit zunehmend grössere Distanzen zurückgelegt, die ein motorisiertes Verkehrsmittel erforderlich machen. Der Anteil des besonders umweltfreundlichen Langsamverkehrs (Fussgänger, Velo) nimmt damit ab. Weil die Wegekettten gerade im Freizeitbereich immer komplexer werden und sich die resultierenden Verkehrsströme weniger gut bündeln lassen, ist im Freizeitverkehr auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 18 Prozent deutlich geringer als auf dem Arbeitsweg, wo er 32 Prozent erreicht.

Wechselwirkung zwischen Siedlung und Verkehr

Das anhaltende Wachstum des Verkehrsaufkommens, das sich an den Zählstellen des Strassennetzes ebenso wie in den Zügen der S-Bahn beobachten lässt, ist zum Teil Ausdruck des allgemeinen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums. Bauliche und betriebliche Verbesserungen am Verkehrsnetz begünstigen ausserdem die Verlagerung von Einwohnern und Arbeitsplätzen in Gebiete an den Agglomerationsrändern – teilweise auch jenseits der Kantonsgrenzen –, die weniger gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind. Dem öffentlichen Verkehr werden dadurch potenzielle Kunden entzogen, und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs nimmt wieder zu.

Eine Auswertung nach den Zürcher Planungsregionen ergibt, dass in Regionen, die eine grosse Bauzonenbeanspruchung pro Einwohner bzw. Beschäftigten aufweisen, auch grössere Distanzen mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Demgegenüber erweisen sich städtische Regionen als ressourcenschonender, sowohl in Bezug auf die Flächen-

Verkehrsentwicklung

Die aktuelle Publikation «Verkehrsentwicklung» vermittelt einen weit gefächerten Überblick über das Verkehrsgeschehen im Kanton Zürich. Neben Angaben zum Verkehrsaufkommen, zum Verkehrsverhalten und zum Ausbau der Infrastrukturen liegt der Schwerpunkt des Heftes bei den Zusammenhängen zwischen Verkehrserschliessung und Siedlungsentwicklung.

Raumbeobachtung Kanton Zürich, Heft 23
 Preis: Fr. 15.– (zuzügl. Porto und Verpackung)
 Bezugsquelle: Kantonale Drucksachen- und Materialzentrale kdmz, Tel. 043 259 99 99,
 Fax 043 259 99 98, E-Mail info@kdmz.zh.ch
 Internet: www.raumbeobachtung.zh.ch

beanspruchung wie auch in Bezug auf das Verkehrsverhalten (siehe Grafik).

Siedlungsentwicklung nach innen

Aus betrieblichen und finanziellen Gründen, aber auch im Hinblick auf den Landschaftsschutz an den Agglomerationsrändern, kann das Verkehrsnetz nicht beliebig ausgedehnt werden. Um zu verhindern, dass sich die durchschnittliche Erreichbarkeit der Wohnungen und Arbeitsplätze verschlechtert, muss die Siedlungsentwicklung daher weiterhin auf die bestehende ÖV-Erschliessung ausgerichtet bleiben. Das Potenzial dazu ist jedenfalls vorhanden: Die in den rechtsgültigen Bauzonen im Kanton Zürich noch vorhandenen Geschossflächenreserven sind zu 43 Prozent direkt mit der S-Bahn erschlossen; innerhalb der Zentrumsgebiete gemäss kantonalem Richtplan, die für eine besonders intensive Nutzung vorgesehen sind, liegt der entsprechende Anteil sogar bei 62 Prozent. Damit stehen genügend Reserven an guten, mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen zur Verfügung, die für die Erneuerung und Entwicklung des Flächenbestandes genutzt werden können.

Wichtig ist jedoch, dass insbesondere auch Konsum- und Freizeiteinrichtungen mit grossem Verkehrsaufkommen optimal auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden. Das Beispiel des Flughafens Zürich zeigt, dass Zentren mit besonders guter ÖV-Anbindung auch eine überdurchschnittliche ÖV-Benutzung durch die Besucher aufweisen.