

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 24. August 2011

951. Schriftliche Anfrage von Simone Brander betreffend Projekt «Zukunft urbane Mobilität (ZUM)», Projektziele und Leitlinie. Am 11. Mai 2011 reichte Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/150, ein:

Gemäss den Strategien Zürich 2025 ist die Stadt Zürich im Jahr 2025

«... eine Stadt mit einem hervorragenden Angebot an öffentlichem Verkehr und einem attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetz sowie einem optimierten Verkehrsmanagement

... eine sozial, ökologisch und energiepolitisch verantwortungsvoll und vorbildlich handelnde Stadt mit der Zielrichtung der 2000-Watt-Gesellschaft» (S. 7).

Ein Leitprojekt, um das gesteckte Ziel im Bereich «Mobilität» zu erreichen, ist gemäss der Strategie «13 Mobilität stadtverträglich gestalten» das Projekt «Zukunft urbane Mobilität» (ZUM). Im Rahmen des ZUM diskutieren rund 70 hochkarätige Vertreterinnen und Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft in acht halbtägigen Diskussionsforen neue Wege für eine urbane Mobilität im Ballungsraum Zürich. Gemäss den Projektzielen baut das ZUM u. a. Widerstände und Interessengegensätze ab, weicht verhärtete Fronten auf und strebt konsensuale und praxisnahe Lösungen an.

Der Wunsch nach einer Präsentation des Projekts ZUM in der SK PD/V wurde an der Sitzung vom 10. Februar 2011 abschlägig beantwortet. Deshalb bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Die Stimmbevölkerung in der Stadt Zürich hat im November 2008 bereits entschieden, welches Ziel sie bis 2050 erreichen will: Das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft und der 1-Tonnen-CO₂-Gesellschaft wurde in der Gemeindeordnung verankert. Im Bereich «Mobilität» sind diesbezüglich die Herausforderungen besonders gross: Der Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoss sind erheblich zu reduzieren. Welchen konkreten Beitrag leistet das ZUM zur Erreichung der gesteckten Ziele und bis zu welchem Jahr?
2. Weshalb wird der Weg zur Erreichung der 2000-Watt-Gesellschaft und der 1-Tonnen-CO₂-Gesellschaft in den Projektzielen des ZUM mit keinem Wort erwähnt?
3. Findet es der Stadtrat richtig, dass – wie unter den inhaltlichen Leitlinien des Projekts ZUM angegeben – die Mobilitätsleistung (quantitativ!) in der Stadt möglichst gross sein soll? Falls ja, wie lässt sich dies mit den für die 2000-Watt-Gesellschaft gesteckten Zielen vereinbaren?
4. Weshalb stellt eine Reduzierung der Verkehrsnachfrage durch eine Reduktion der Wege und des Verkehrsbedarfs kein Ziel des Projekts ZUM dar?
5. Die Stadtbevölkerung war sich beim Entscheid zum Ziel (welches auch für die Mobilität gilt) für die Stadt Zürich bis 2050 im November 2008 ziemlich einig. Weshalb erachtet es der Stadtrat als deshalb als notwendig, verhärtete Fronten im Bereich Mobilität aufzuweichen und Interessengegensätze abzubauen?
6. Ein Lösungsansatz, welcher (neben Organisationsentwicklungen und neuen technischen Möglichkeiten) im Rahmen des ZUM diskutiert wird, sind Verhaltensänderungen. Eine wichtige Teilnehmergruppe des ZUM bilden Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft. Zu welchen inhaltlichen Aspekten von Verhaltensänderungen erhofft sich der Stadtrat Beiträge durch die Vertretungen der Wirtschaft?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Zur einleitenden Bemerkung, dass der Wunsch nach einer Präsentation des Projekts in der Spezialkommission PD/V abschlägig beantwortet worden sei, ist anzumerken, dass lediglich gesagt wurde, es sei zu diesem Zeitpunkt (Februar 2011) des Projektstandes für eine Information der Kommission zu früh, da noch keine Ergebnisse vorliegen. Selbstverständlich informiert der Stadtrat die zuständige Kommission gerne mündlich über das Projekt, sobald die Arbeiten entsprechend fortgeschritten sind.

Im Dialogprozess «Zukunft urbane Mobilität» suchen 50 Organisationen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft nach kreativen Lösungen für eine zukunftsfähige Mobilität im Ballungsraum Zürich, also nicht nur in der Stadt Zürich. Die inhaltliche Auseinandersetzung findet im Rahmen von acht Diskussionsforen statt, je vier in den Jahren 2011 und 2012.

Neun Hauptträger leiten das Projekt gemeinsam und bilden Steuerausschuss und Projektleitung: Stadt und Kanton Zürich, Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), IBM Schweiz AG, Losinger Construction AG, Migros-Genossenschafts-Bund sowie ETH Zürich/ETH-Bereich, Universität Zürich und ZHAW. Die Hauptträger beteiligen sich mit je Fr. 50 000.– am Projekt. Diesen Beitrag hat auch die Stadt Zürich geleistet.

Neben diesen Hauptträgern tragen alle weiteren teilnehmenden Organisationen das Projekt ebenfalls mit und beteiligen sich auch finanziell daran. Die vollständige Liste der teilnehmenden Unternehmen, Verbände, NGOs, Hochschulen und Organisationen der öffentlichen Hand findet sich auf der Website des Projekts: www.zukunft-urbane-mobilitaet.ch.

Die Stadt Zürich ist mit mehreren Dienststellen im Projekt vertreten: Stadtentwicklung, PRD, Dienstabteilung Verkehr, PD, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, GUD, Tiefbauamt der Stadt Zürich, TED sowie die VBZ. Die Stadtpräsidentin ist die «Schirmherrin» des Projekts und leitet den Steuerausschuss.

Das Projekt Zukunft urbane Mobilität ermöglicht, dass in der oft stark polarisierten und ideologisch aufgeladenen Verkehrsthematik abseits der gängigen politischen Auseinandersetzung ein gesellschaftlicher Lern- und Innovationsprozess zwischen Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft und öffentlicher Hand stattfinden kann. Dabei ist es das Ziel, dass sich der Dialog nicht in ausgefahrenen Bahnen bewegt, sondern dass kreativ neue Wege für eine nachhaltige urbane Mobilität im Ballungsraum Zürich gesucht werden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: Zukunft urbane Mobilität ist primär ein Dialog-, Lern- und Innovationsprozess. In den acht vorgesehenen Foren entwerfen die 50 Teilnehmenden Organisationen eine gemeinsame Vision für das Jahr 2035, definieren wichtige Handlungsfelder und stossen wo möglich neue Pilotprojekte an. Ob, in welcher Form und in welchen Bereichen konkrete Ergebnisse entstehen werden, ist am Anfang eines solchen, bewusst offenen, Prozesses nicht vorauszusagen.

Leitlinie für den gesamten zweijährigen Prozess ist eine nachhaltige urbane Mobilität. Darunter wird eine Mobilität von Personen und Gütern verstanden, welche die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bevölkerung zu befriedigen vermag und dabei wirtschaftlich, ressourcenschonend und zugleich sozial verträglich ist. Das Ziel, den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoss zu reduzieren ist in den Projektzielen verankert: «Zukunft urbane Mobilität sucht nach Wegen und Lernprozessen, damit lokale, nationale und internationale Ziele für die Umwelt (z. B. Energieziele) und für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung erreicht werden können.»

Zu Frage 2: Das Projekt Zukunft urbane Mobilität wird von allen teilnehmenden Organisationen gemeinsam getragen. Es ist *kein* Projekt der Stadt Zürich und es bezieht sich auch auf den ganzen Ballungsraum Zürich, der wie der Verkehr nicht an den Stadtgrenzen Zürichs Halt macht. Deshalb konnte und wollte die Stadt nicht einfach ihre eigenen Ziele auf das Projekt übertragen. Die Projektziele wurden im Vorfeld in der Projektleitung festgelegt. Entsprechend der breiten Zusammensetzung der Teilnehmerschaft und der Offenheit des Prozesses, sind die Ziele auf einer relativ allgemeinen Ebene gehalten. Durch die starke Vertretung der Stadt Zürich mit mehreren Dienststellen ist gewährleistet, dass die Energieziele der Stadt Zürich namentlich das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft und der 1-Tonnen-CO₂-Gesellschaft angemessen in den Prozess einfließen.

Zu Frage 3: Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf die folgende Stelle in den inhaltlichen Leitlinien bezieht: «Wie sehen die Mobilitätsformen der Zukunft im urbanen Raum aus, die eine möglichst grosse Lebensqualität und Mobilitätsleistung ermöglichen?» Der Stadtrat ist der Ansicht, dass eine hohe Mobilitätsleistung einen wichtigen Lebensnerv jedes städtischen Ballungsraums darstellt. Dabei ist der Begriff «Mobilität» weit zu fassen. Nicht als Selbstzweck, sondern im instrumentellen, ermöglichenden Sinn: Wie kann Zugänglichkeit zur Befriedigung von Bedürfnissen möglichst (raum- und energie-)effizient, ressourcenschonend und nachhaltig geschaffen werden? Kurze Wege sind hier beispielsweise eine Option, für die die städtische Dichte gute Voraussetzungen mit sich bringt. Eine hohe Mobilitätsleistung kann in diesem Sinne in verschiedener Weise ermöglicht werden: Die Stadt Zürich zielt mit ihrer Mobilitätsstrategie auf einen hohen Anteil Velo-, Fuss- und öffentlichen Verkehr (im Sinne der 2000-Watt-Gesellschaft). Die Frage ist, zu welchem «Preis» und mit welchen Formen eine hohe Mobilität ermöglicht wird. Eine hohe Mobilitätsleistung darf nicht die Verschlechterung der Lebensqualität zur Folge haben. Es geht vielmehr darum, das Optimum zwischen einer hohen Lebensqualität und einer gleichzeitig hohen Mobilitätsleistung anzustreben.

Zu Frage 4: Die Reduktion des Mobilitätsbedarfs von Menschen und Gütern ist zwar kein explizit genanntes Ziel im Beschrieb des Projekts Zukunft urbane Mobilität. Implizit ist dies aber ein wichtiges Thema im Prozess. Wer beispielsweise zu Fuss Freundinnen/Freunden einen Besuch abstattet, erhöht einerseits die Mobilitätsleistung (Anzahl Wege) und andererseits auch ihre oder seine Lebensqualität (sozialer Kontakt, Bewegung fördert die Gesundheit). So haben die Teilnehmenden in den ersten Foren auch bereits über Möglichkeiten der Verkehrsreduktion durch flexiblere Arbeitsformen (z. B. Home Office Day) nachgedacht. Inwieweit können Arbeits- und Produktionsformen verändert werden, um den Mobilitätsbedarf zu verringern oder zu flexibilisieren, um so den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren oder die Stosszeiten zu entlasten? Es wurde auch darüber diskutiert, was als «notwendige» und was als «überflüssige» Mobilität betrachtet werden kann. Wie viel Mobilität wäre optimal? Gibt es Kriterien um zwischen nützlicher und belangloser Mobilität zu unterscheiden? Diese Fragestellungen werden in den kommenden Foren weiter vertieft.

Zu Frage 5: Bei den Bevölkerungs- und Firmenbefragungen der Stadt Zürich wird der Verkehr in den offenen Fragen immer als wichtigstes Problem genannt. Es besteht offenbar eine Unzufriedenheit aus ganz unterschiedlichen Gründen. Die Sichtweisen auf den Verkehr sind sehr vielfältig, die Meinungen oft stark polarisiert und ideologisch aufgeladen. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Stadtrat als Chance, im Projekt Zukunft urbane Mobilität über die Stadtgrenzen hinaus und gemeinsam mit Vertretenden der Wirtschaft, der Wissenschaften, NGOs, dem Kanton und der Region nach Lösungen zu suchen. Das Projekt bietet einen geeigneten Rahmen, um in einer fachlichen Auseinandersetzung feste Positionen zu hinterfragen und gegensätzliche Haltungen zu prüfen. Aus Sicht des Stadtrates ist das eine wesentliche Voraussetzung für das Entstehen von tragfähigen Lösungen.

Wie bereits oben erwähnt, ist Zukunft urbane Mobilität aber kein Projekt der Stadt Zürich alleine, weshalb der Stadtrat nicht einfach die eigenen Ziele auf das Projekt übertragen kann und will. Die Vertreterinnen/Vertreter der Stadt Zürich setzen sich jedoch dafür ein, dass die Ziele der Stadt Zürich, dazu zählt das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft, ins Projekt einfließen.

Zu Frage 6: Der Stadtrat begrüsst die rege Beteiligung der Wirtschaftsunternehmen, die das Projekt nicht nur finanziell, sondern auch durch ihr Engagement mittragen, sehr. Die Zusammenarbeit bietet für alle Beteiligten die Möglichkeit, den Horizont zu erweitern. Mit dieser Haltung beteiligt sich die Stadt Zürich am Projekt. Eine offene Grundhaltung wird von allen Teilnehmenden erwartet. Jede teilnehmende Organisation soll und kann ihre Meinung offen einbringen. Private Unternehmen haben einerseits Mobilitätsbedürfnisse, andererseits sind sie

Mobilitätsverursachende und haben so Einfluss auf die zukünftige urbane Mobilität im Ballungsraum Zürich. Dabei überlegen sich die Unternehmen durchaus, wie sie Verkehr reduzieren oder wie notwendige Transporte oder die Lieferung von Gütern möglichst umweltgerecht abgewickelt werden können. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass es Sinn macht, gemeinsam mit den Akteuren nach zukunftsfähigen Lösungen zu suchen. Verhaltensänderungen, in Kombination mit technischen und organisatorischen Massnahmen, können dabei zu möglichen Lösungen führen. Die Flexibilisierung der Arbeitsformen ist ein konkretes Beispiel, in welchem sich die privaten Unternehmen engagieren.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy