

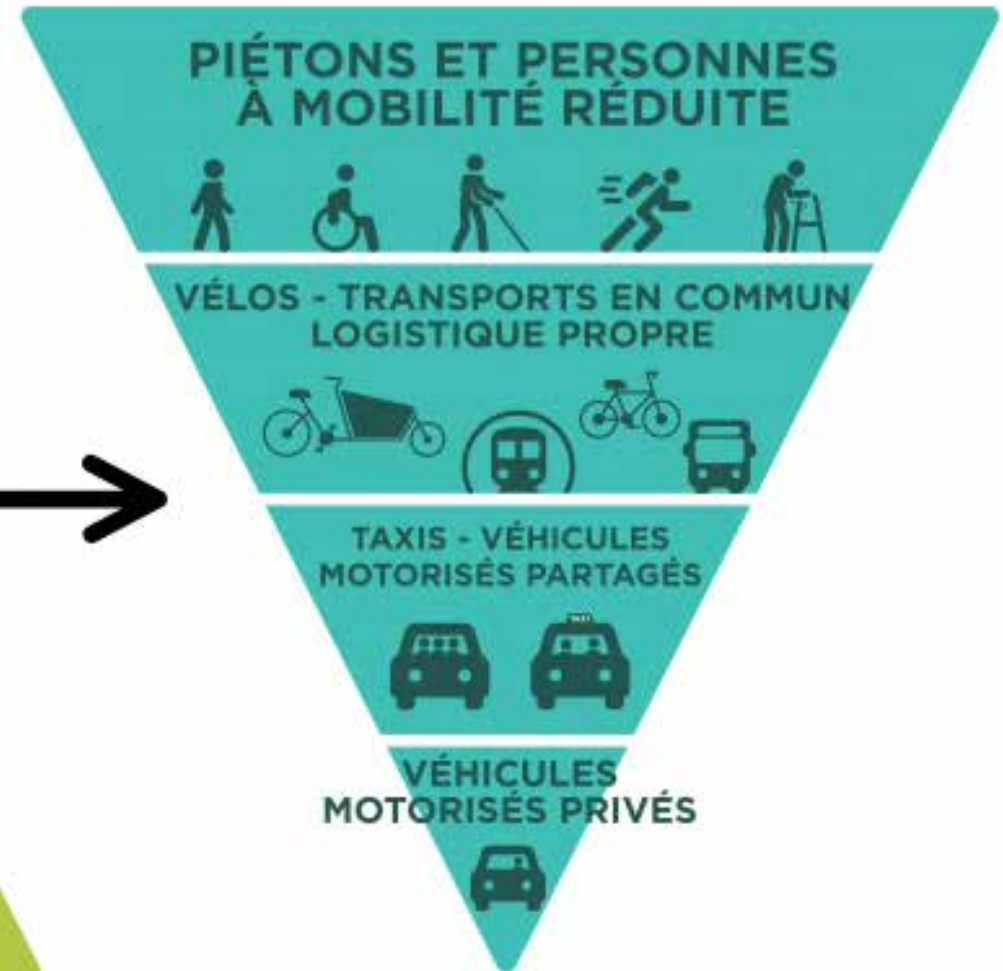
Aneinanderreihen von Normen und Standards vs. Integrale Planung



Wie's aussieht vs wo's hingehen muss



HEUTE



MORGEN

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Aneinanderreihen von Normen

Funktioniert im innerstädtischen Raum praktisch nie

Vereinzelte Ausnahmen gibt es: Lagerstrasse

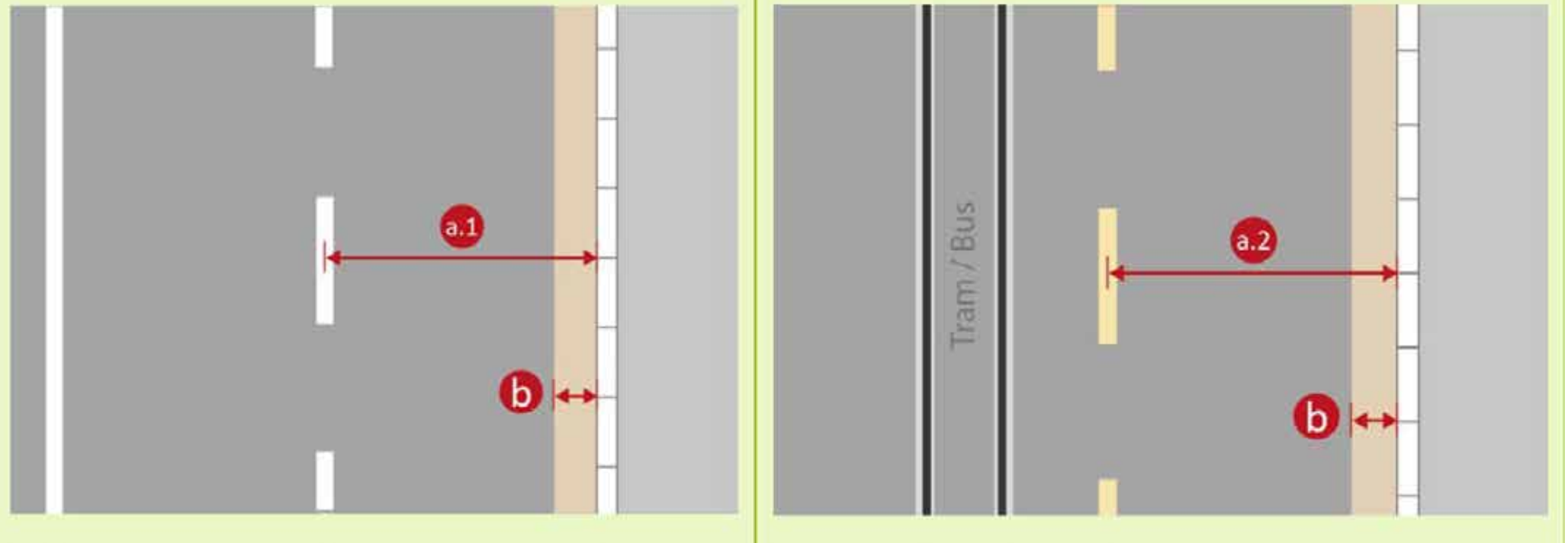
Allerdings bisher ohne ÖV und nur nach zwei Einsprachen von Pro Velo



Normen und Standards – Ja, aber ...

Auszug aus Velostandards Stadt Zürich

A3 Bänder am Fahrbahnrand



Integrale Planung

Gute Beispiele aus Zürich:

Kompromiss

In Zürich haben ÖV und MIV absolut Priorität und deshalb endet ein allfällig nötiger Kompromiss **immer** zulasten von Fuss- und/oder Veloverkehr

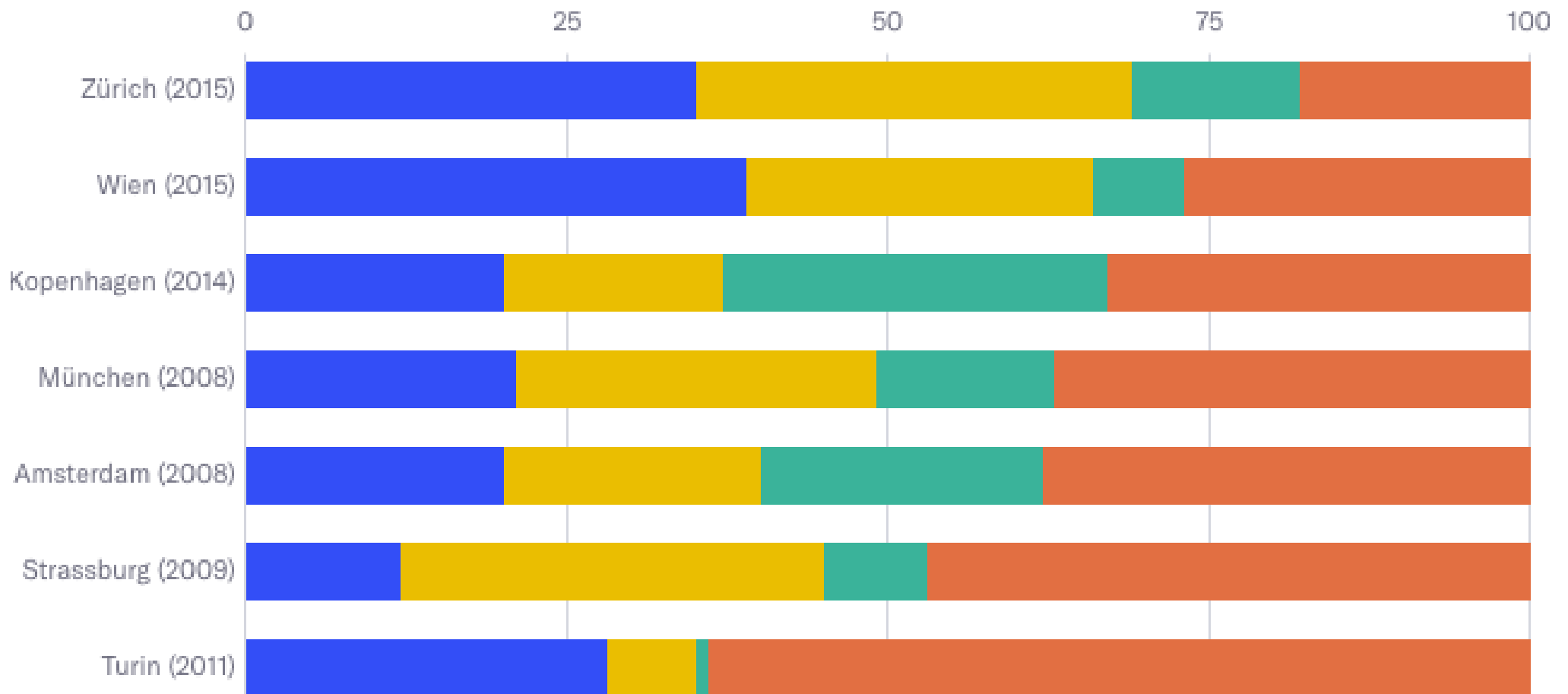
Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit

- Kanonengasse
- Badenerstrasse
- Klusplatz
- Birmensdorferstrasse
- Talacker-/Pelikanstrasse
- Stauffacherstrasse
- Stauffacherquai
- Zollbrücke

(Und wenns mal nicht so ist, dann nur, weil z.B. Pro Velo eine Einsprache macht.)

Bedeutung der Verkehrsträger in verschiedenen Städten

● ÖV (Bahn, Tram, Bus) ● Zu Fuss ● Velo (inkl. E-Bike) ● MIV (Auto, Motorrad)



Fazit

- **Der Platz ist knapp**
- **Lärm und CO2-Ausstoss sind hoch**
- **Anteil autofreier Haushalte steigt stetig**
- **Grosse Teile der Bevölkerung haben «Schnauze voll»**

Daraus ergibt sich:

- **platzsparende**
- **leise**
- **saubere**

Verkehrsformen sind zu priorisieren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

