

Positionspapier der SP Stadt Zürich zur Verkehrspolitik

1. Einleitung

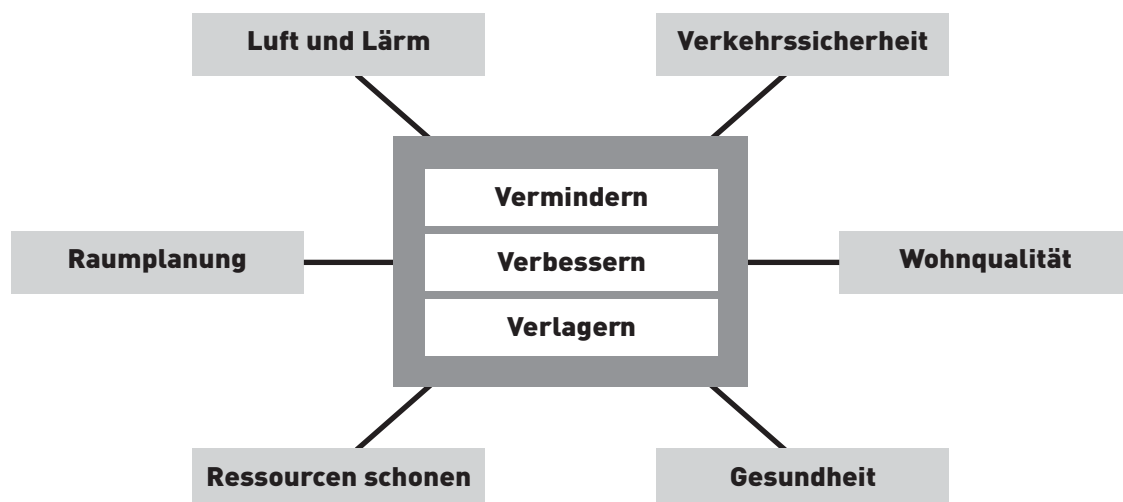
In den letzten 30 Jahren war die Verkehrspolitik stark geprägt vom Versuch, die individuellen Bedürfnisse nach Mobilität zu befriedigen, indem die Verkehrsinfrastruktur nachfrageorientiert geplant wurde. Die zusätzlichen Kapazitäten waren schnell wieder aufgebraucht.

Verkehrszunahmen sind aber kein Naturgesetz; der Verkehr lässt sich lenken und beeinflussen. Der Gesin-

nungswandel von der Nachfrage- zur Angebotsorientierung und der Wille zum bewussten Beeinflussen der Mobilität setzen sich langsam durch. Die Menge des motorisierten Individualverkehrs muss gesenkt werden. Eine seit Jahrzehnten verfehlte Verkehrspolitik kann aber nicht auf einen Schlag verändert werden. Das vorliegende Papier zeigt auf, mit welchen teilweise kleinen Schritten Massnahmen ergriffen werden können, die zu

einer vernünftigen, nachhaltigen Verkehrspolitik führen. Dabei wurde bewusst ein pragmatischer Ansatz gewählt, der sich am politisch Machbaren orientiert.

Eine vernünftige, nachhaltige Verkehrspolitik basiert auf den drei Säulen: Vermindern, Verbessern, Verlagern.



Vermindern heisst:

■ Raumplanerische und siedlungsplanerische Massnahmen ergreifen, um die Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete zu vermischen, zusammenzuführen und mit attraktiven Angeboten für den öffentlichen Verkehr (öV) sowie den Fuss- und Veloverkehr zu vernetzen.

■ Zersiedelung bekämpfen und Verdichtung fördern, damit der öV in der Lage ist, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu bewältigen. Dadurch werden die Emissionen verringert.

Verbessern heisst:

■ Es ist stets die effizienteste Verkehrsart zu fördern: Fuss- und Veloverkehr vor dem öffentlichen Verkehr vor dem motorisierten Individualverkehr. Zudem ist die kombinierte Mobilität (z.B. öV / Car-Sharing) besser zu verankern.

■ Der Strassenraum und die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sind mit Blickwinkel auf diese Prioritätenfolge zu gestalten.

■ Die Verkehrssicherheit ist mit gestalterischen, betrieblichen und rechtlichen Massnahmen zu erhöhen.

■ Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten ist zu fördern, d.h. der Stärkere nimmt auf den Schwächeren Rücksicht.

■ Die bestehende Infrastruktur des öV-Netzes und die vorhandenen Strassen sind besser auszunutzen.

Verlagern heisst:

■ Der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität sollen an Attraktivität gewinnen; dadurch soll das Umsteigen gefördert werden.

■ Damit die Quartiere vom Durchgangsverkehr befreit werden, braucht es Strassen, die diesen Verkehr aufnehmen. Auf solchen Strassen geschieht aber auch noch anderer Verkehr, der auch berücksichtigt werden muss.

■ Die Bevölkerung, die an stark befahrenen Strassen lebt, ist mit geeigneten Massnahmen insbesondere vor dem Lärm zu schützen (z.B. Temporeduktionen oder Lärmschutzmassnahmen).

■ Auch auf vielbefahrenen Strassen ist die Geschwindigkeitslimite zu senken.

Stadttunnel

In Zürich, vor allem in der erweiterten Innenstadt, wird soviel Auto gefahren, wie Strassenfläche und Parkplätze zur Verfügung stehen. Wer das Ziel verfolgt, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren, muss daher den Bau zusätzlicher Strassen bekämpfen. Der Stadttunnel schafft Mehrkapazitäten für den MIV und er schafft neue, direkte Verkehrsbeziehungen von der Agglomeration in die Stadt. Dies läuft der Verkehrspolitik der SP fundamental zuwider.

Die SP bekämpft den Stadttunnel, indem sie den Richtplaneintrag und allfällige Kreditvorlagen ablehnt.

Die Tunnelprojekte werden unter dem Vorwand, dass Zürich wächst, forciert. Wenn die SP neue Kapazitäten für den MIV ablehnt, muss sie mit ihrer Verkehrspolitik sicherstellen, dass das heutige Verkehrsbedürfnis in Sachen MIV sinkt, denn die Entwicklungsgebiete werden auch bei strengsten Auflagen Verkehr verursachen. Das Potenzial eines umgekehrten Baregg-Effekts ist noch nicht ausgeschöpft (nach Eröffnung der 3. Baregg-Röhre hat der Verkehr auf der A1 Aargau-Region Zürich um 20% zugenommen). Damit der MIV in der Stadt Zürich nicht kollabiert, müssen an gewissen Orten gezielt Kapazitäten abgebaut und von öV, Velo- und Fussverkehr übernommen werden.

2. Fuss- und Veloverkehr

Der Fussverkehr und der Veloverkehr sind die effizientesten Verkehrsarten bezüglich Raumbedarf, Energieverbrauch, Umweltbelastung (Lärm und Luft), Verkehrssicherheit und Gesundheit. Es fehlt aber oft an Struktur und Kultur in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr. Kleinräumig vernetzte Wege im Zentrum und in den Quartieren laden ein, sich zu Fuss oder mit dem Velo fortzubewegen. Auf abgelegene Routen, in Unter- oder auf Überführungen oder auf Trottoirs entlang stark befahrener Strassen geht man nicht gerne zu Fuss und fährt ungern mit dem Velo. Umwege, lange Wartezeiten beim Überqueren von Strassen oder grosse Höhenunterschiede verringern die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr. Für den Veloverkehr ist zusätzlich entscheidend, dass an den Zielorten – auch am Arbeitsplatz – das Velo (inkl. Helm und Regenschutz) sicher und geschützt parkiert werden kann.

Während 1970 im Arbeitspendelverkehr der «Langsamverkehr» noch 30 Prozent ausmachte (neben MIV und öV), sank sein Anteil auf 14% im Jahre 2000. Einerseits sind die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort durchschnittlich länger geworden, und andererseits wird gerade auf Distanzen unter 10 Kilometern, die für den Fuss- bzw. Veloverkehr optimal geeignet wären, vermehrt das Auto – und nicht etwa der öffentliche Verkehr – benutzt.

Massnahmen

■ **Strassenraumgestaltung:** Platzbereiche müssen aufgewertet werden. Möglichkeiten hierzu zeigt der kommunale Verkehrsplan. Breite Trottoirs, durchgehende Velorouten und auf der Wunschlinie gelegene, ebenerdige Fussgängerquerungen gehören dazu. Dank Aufwertungsmassnahmen bei der Strassenraumgestal-

tung und Vermeidung von Angsträumen werden sich mehr Leute lieber zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen. Der Fuss- und Veloverkehr werden attraktiver, so dass ihn die VerkehrsteilnehmerInnen gerne – und vorschriftsgemäss – nutzen.

■ Fusswegverbindungen und Velowege müssen **sicher und zusammenhängend** sein. Unterbrochene Velowege und schlecht platzierte Fussgängerquerungen senken die Attraktivität für FussgängerInnen und insbesondere auch für ungeübte VelofahrerInnen. Signalisationen, Markierungen und gestalterische Massnahmen müssen sorgfältig ausgewählt werden. Trottoirs und Velostreifen müssen besser gegen illegales Parkieren geschützt werden.

■ Es sollen vermehrt **Fussgängerzonen** eingerichtet werden.

■ **Neue Siedlungsgebiete mit einem Fusswegnetz planen und bauen:** Neue Siedlungsgebiete werden für das Auto gut erschlossen, oftmals fehlt aber eine Erschliessung und die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr.

■ **Verknüpfung der Infrastruktur** für den Velo- und Fussverkehr mit dem öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, per Velo oder zu Fuss schnell und attraktiv zu Bus, Tram und Zug zu gelangen.

■ **Werbung für Walking**, z.B. für den Arbeitsweg. Zu Fuss gehen muss «in» werden.

■ **Veloabstellplätze** bei den öV-Haltestellen müssen so ausgestaltet sein, dass die Velos in unmittelbarer Nähe zum Ein- und Ausstiegsort der öffentlichen Verkehrsmittel sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Zusätzlich sind nach Möglichkeit für Regenkleider und

Velohelme Deponiermöglichkeiten zu gewähren.

■ Die VelofahrerInnen **brauchen Routen**, die ein sicheres, zügiges, konfliktarmes und legales Vorankommen gewährleisten. Dem Veloverkehr sind daher attraktive, separate Verbindungen abseits der Fussverkehrsflächen anzubieten, in der Regel auf der Fahrbahn. Diese Veloverkehrsflächen müssen von Anfang an in die Planungen einbezogen werden. Das Anbringen von meist zu schmalen Velostreifen am (bombierten) Fahrbahnrand reicht nicht.

■ Einrichten von **Mobilitätszentralen** mit umfassender Mobilitätsberatung. Die Schalter müssen zentral liegen und mit einem zeitgemässen Internetangebot erreichbar sein. Die Beratungen müssen individuell und umfassend sein und im Bezug auf die Prioritäten der Verkehrspolitik erfolgen.

■ Veranstaltungen zum 22. September, dem internationalen Tag «**In die Stadt ohne mein Auto**» sollen auch in Zürich jeweils am 22. September und nicht erst am darauf folgenden Wochenende stattfinden.

■ **Sportlich zum Sport** – Mach mit! Sport treiben steht für Fitness, Gesundheit und Spass. Schon der Weg zum Sport soll sportlich sein. Mit einer Kampagne geht der Kanton Bern voran: Unterstützt vom Bund fördert er eine aktive Mobilität, die kürzere Strecken mit dem Velo, mit Skates oder zu Fuss zurücklegt (Human Powered Mobility), die den öffentlichen Verkehr nutzt oder Auto-Fahrgemeinschaften bildet.

Konkret heisst das für die Stadt Zürich:

Für den **Fussverkehr** wurden in den letzten Jahren einige deutliche Verbesserungen erreicht: Neben dem Fussgängerstreifen von der Bahnhofstrasse zum Hauptbahnhof gelangt man nun auch auf der Seite Löwenstrasse bequem und ebenerdig zum HB. Der Schaffhauserplatz wurde umgebaut, die FussgängerInnen können den Platz ebenerdig queren, und die Unterführung wurde abgebrochen. Diverse neue Brücken schliessen wichtige Lücken im Fusswegnetz. Und der Bucheggplatz kann seit November 2005 via Bucheggstrasse ebenerdig erreicht werden; auch hier wurde die Unterführung geschlossen. Die ebenerdige Querung in Richtung GZ Buchegg wird 2006 folgen.

Dennoch braucht es weitere Verbesserungen. Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs sind oft unspektakulär, weil häufig «Details» darüber entscheiden, ob ein Raum für FussgängerInnen attraktiv ist oder nicht. Hier liegt jedoch auch eine Chance, denn viele Verbesserungen können kostengünstig und ohne grossen Aufwand erreicht werden.

■ Ein Raum hat für FussgängerInnen eine hohe Aufenthaltsqualität, wenn er mehr oder weniger vom Motorfahrzeugverkehr geschützt ist und Sitzgelegenheiten sowie idealerweise Bäume und ein Brunnen vorhanden sind.

■ Die Trottoirs müssen besser vor illegalem Parkieren geschützt werden. Zu oft werden Fahrzeuge so auf dem Trottoir hingestellt, dass der Fussgängerin keine andere Möglichkeit bleibt, als auf die Fahrbahn auszuweichen. Trottoirs gehören den FussgängerInnen und weder den illegal parkierten Autos noch Plakatständern, die von den Geschäften zum Teil mitten auf das Trottoir gestellt werden, noch z.T. von der Stadt offiziell fest montierten Pfosten und Tafeln.

■ Auf allen Strassen auf Stadtgebiet müssen sichere, ebenerdige Quermöglichkeiten in attraktiven Abständen angeboten werden (z.B. Überlandstrasse, Rosengartenstrasse, Wehntalerstrasse, Hardplatz).

■ An Kreuzungen müssen über alle Fahrbahnen ebenerdige Quermöglichkeiten angeboten werden. Es gibt Beispiele in Zürich, wo man nicht direkt auf die gegenüberliegende Seite gelangen kann, sondern drei Strassen queren muss, was einen grossen Umweg bedeutet. (Bsp: Ecke Kornhausstrasse / Nordstrasse).

■ Die ehemaligen Wohnstrassen heissen seit einigen Jahren Begegnungszonen. Sie können in Wohnquartieren, aber auch in Geschäftsvierteln, vor Bahnhöfen oder in der Altstadt signalisiert werden. Eine Begegnungszone lebt vom Miteinander der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen. Fahrzeuge sind (sofern nicht anders geregelt) zugelassen. Es gilt Tempo 20, und die FussgängerInnen haben Vortritt.

■ In Zürich gibt es grosse Gebiete, die den Charakter einer Fussgängerzone haben. Sie sind aber nicht als solche signalisiert, sondern lediglich mit einem Fahrverbot belegt. Um den FussgängerInnen in diesen Zonen konsequent Vortritt zu gewähren, wäre

es angezeigt, die Gebiete zu Fussgängerzonen umzusignalisieren und damit die Signalisation der bestehenden Praxis anzupassen.

Beim Veloverkehr besteht grosser Handlungsbedarf

■ Ausbau eines durchgehenden, separaten Veloverkehrsnetzes, wenn möglich auf Eigentrassee bzw. entlang der Fahrbahn. Beispiel: Vollständige und konsequente Routenführung von Wollishofen entlang Hafen Enge und Arboretum zum Bürkliplatz.

■ Ausreichende Anzahl von witterungsgeschützten, diebstahlsicheren Veloabstellplätzen bei allen wichtigen Umsteigestationen (z.B. Hardbrücke).

■ Tangentialverbindungen von Stadtkreis zu Stadtkreis bzw. möglichst direkte Verbindungen zwischen den Quartieren für den Velo- und Fussverkehr.

■ Genügend Veloparkplätze in Eingangsnähe bei jedem neuen Gebäude für Wohn- oder Arbeitsnutzung.

■ Einrichten von genügend Veloparkplätzen an den Eingängen von Fussgängerzonen bzw. bei den Eingängen zu den Läden und insbesondere Einkaufszentren.

■ Bevorzugung von Velofahrenden beim Abbiegen nach rechts.

3. Öffentlicher Verkehr

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bezüglich Raum- und Energiebedarf, Transportkapazität, Umweltbelastung (Lärm und Luft) und Verkehrssicherheit deutlich effizienter. Dazu drei Beispiele:

1. Eine zweigleisige Bahnstrecke vermag bis zu 200'000 Personen am Tag zuverlässig, sicher und pünktlich zu transportieren. Bei einer zweispurigen Strasse stockt der Verkehr bereits bei 20'000 Fahrzeugen; der Besetzungsgrad eines Autos beträgt im Durchschnitt 1.2 Personen.

2. Die Bahn benötigt an Werktagen zu Pendlerzeiten in dicht besiedelten Gebieten und als Verbindung von Zentren 10 Mal weniger Energie als das Auto.

3. Ein Tramzug oder 250 Autos fahren 300 PendlerInnen zur Arbeit.

Oft wird behauptet, der öV stosse an seine Kapazitätsgrenzen. Das stimmt für die Spitzenzeiten, in denen das Angebot ausgebaut werden muss. Dazwischen ist die Auslastung der Schweizer Regionalzüge – und dies gilt auch für den ZVV – noch keineswegs erreicht. Für den Freizeitverkehr abseits der Pendlerzeiten bestehen noch grosse Kapazitäten.

Die nachfolgenden Förderungsmaßnahmen sollen aufzeigen, wie Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs möglich sind.

Massnahmen

■ Kapazitätsengpässe des Netzes beheben.

■ **Netzfähigkeit des öV verbessern.** Während die Zentrum – Peripherie-Beziehungen des öV gut funktionieren, sind die Verbindungen zwischen peripheren Orten zeitraubend und umsteigeintensiv. Prioritär auszubauen sind öV-Tangentialverbindungen parallel zu den MIV-Hauptverkehrsachsen.

■ **Gezielter Ausbau des bestehenden Bus- und Tramnetzes;** Einführung von Expresslinien auf geeigneten Strecken.

■ Bessere **Anknüpfung** des Bus- und Tramnetzes an die S-Bahn-Stationen.

■ Weitere **Beschleunigungsmassnahmen** für Busse (elektronische Massnahmen, separate Busspuren, technische Massnahmen wie Sesam, Baustellenmanagement).

■ **Verbesserung der Informationssysteme**, z.B. Echtzeitinformationen in den öffentlichen Verkehrsmitteln und an den Haltestellen. Dabei ist besonders zu beachten, dass die Informationen auch für Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung zugänglich sind.

■ Zeitliche und örtliche **Attraktivitätssteigerung bei Umsteigebeziehungen**, indem schlanke Anschlüsse gewährleistet und die Umsteigeorte attraktiv gestaltet werden.

■ **Sauberkeit und Sicherheit** in Bus, Bahn und Tram: Bei der Pflege und Instandhaltung der Fahrzeuge darf nicht gespart werden, weil das Image und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stark davon abhängen, ob sich die Fahrgäste sicher und wohl fühlen. Dazu gehört auch der konsequente Einsatz von Partikelfiltern bei

Dieselbussen. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind weitere entscheidende Faktoren der Beliebtheit der öffentlichen Verkehrsmittel. Als Frühwarnsystem dient die Kundenzufriedenheitsmessung des ZVV, welche weiterhin regelmässig vorgenommen werden muss.

■ Der öV muss weitere Anstrengungen unternehmen, um die **Bedürfnisse der Freizeitmobilität** abzudecken. Dazu gehören Aufklärung, Netzanpassungen, attraktive Nachtangebote, Zusammenarbeit mit Taxiunternehmen (z.B. zu Quartierbussen umfunktionierte Taxis zu ZVV-Tarifen), Zusammenarbeit mit Veranstaltern.

■ **Keine Konkurrenzierung** von öV-Knoten durch den Bau von Aus- und/oder Einfahrten von Hochleistungsstrassen.

Konkret heisst das für die Stadt Zürich:

■ Bau des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse und der Durchmesserlinie HB – Oerlikon, Behebung des Engpasses auf der Linie Zürich-Winterthur.

■ Einrichtung von tangentialen S-Bahn-Verbindungen Limmattal – Zürich Nord und Limmattal – linkes Zürichseeufer mit einer Haltestelle «PJZ» beim Hardplatz.

■ Überprüfen des VBZ-, ZVV- und SBB-Netzes: Es muss sichergestellt sein, dass nebst den sehr gut funktionierenden Zentrum-Peripherie-Beziehungen auch die immer öfter nachgefragten Verkehrsbeziehungen zwischen «peripheren» Orten (Tangentialbeziehungen) effizient funktionieren. Dieses wichtige Feld darf nicht dem MIV überlassen werden.

■ Ausbau des öV auf Achsen mit star-

ker Nachfrage (insbesondere Entwicklungsgebiete und neue Wohngebiete).

- Bau der S-Bahnhaltestelle Toniareal, Ausbau Bahnhof Hardbrücke zum attraktiven Stadtbahnhof.
- Bau der SZU-Haltestelle Hürlimann.
- Bau der geplanten Tramlinien 1 und 18, Verlängerung der Linie 8, Tangente

Schwamendingen – Affoltern für den innerstädtischen Verkehr und Vortreiben der Stadtbahnprojekte Glatttal und Limmattal zur Verknüpfung der Agglomeration mit der Stadt.

- Verlängerung des Trams zum Zoo (Eingänge Zoo und Masoalaha), Bau Seilbahn Stettbach – Zoo.
- Bessere öV-Anbindung von Science City (ETH-Standort Höggerberg).

■ Erhalt und gezielter Ausbau der Quartierbusse.

■ Ausdehnung der Betriebszeiten auch unter der Woche.

■ Insbesondere grosse öV-Projekte haben auch negative Auswirkungen auf den öffentlichen Raum. Diese müssen von Anfang an beachtet und möglichst reduziert werden.

4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Besetzungsgrad eines Autos beträgt im Durchschnitt 1.2 Personen. Es werden immer schwerere und schnellere Autos gekauft. Der MIV belastet die Wohnqualität der Bevölkerung, die Attraktivität des öffentlichen Raumes und die Luftqualität, er verursacht Lärm und benötigt sehr viel Raum. Zudem stellt er bezüglich Verkehrssicherheit die grösste Gefahr dar. Die Autoverkehrsströme sind so zu lenken, dass die negativen Auswirkungen möglichst gering sind. Die Attraktivität des Autos ist mittels push- und pull-Massnahmen zu reduzieren, das heisst, dass positive und negative Anreize geschaffen werden, nicht mit dem Auto zu fahren. (Bsp. für push-Massnahmen: Erhöhung des Benzinpreises, Bsp. für pull-Massnahmen: Attraktives öV-Angebot.)

Früher ging die Verkehrsplanung vom Prinzip der Nachfrage aus: Dort wo viele AutomobilistInnen fahren wollten, wurde die entsprechende Strasseninfrastruktur gebaut. Immer stärker setzt sich heute die Erkenntnis durch, dass die Nachfrageorientierung falsch ist, dass mittels planerischer und betrieblicher Mittel der Verkehr gelenkt und gesteuert werden kann und soll (Angebotsorientierung).

Nicht nur die Umweltbelastung führt dazu, dass Massnahmen zur Reduktion des MIV ergriffen werden müssen, auch bezüglich Verkehrssicherheit verursacht das Auto grosse Probleme: In den Industrieländern stehen Verkehrsunfälle bei den Schwerverletzten und Getöteten an zweiter Stelle. In der Schweiz sterben jährlich über 500 Menschen im Strassenverkehr, in Europa rund 40'000. Bei den Jungen zwischen 20 und 30 Jahren ist das Risiko, auf der Strasse tödlich zu verunglücken am höchsten.

Massnahmen

■ **Strassenraumgestaltung in Zentrums- und Wohngebieten**, die auf der Idee der Koexistenz zwischen den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen basieren.

■ **Temporeduktion**: Angepasste Geschwindigkeiten reduzieren Lärm und Abgase, und sie erhöhen die Sicherheit für alle. Dabei sind neben der Einführung von Begegnungszonen auch zeitweise Ansätze wie z.B. Tempo 30 während Schulzeiten, Nachtfahrverbote usw. zu prüfen. Es braucht eine konsequente Durchsetzung der Geschwindigkeitslimiten.

■ **Effizientere Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur** durch Verlangsamung, Verkehrsmanagement und zeitlich flexible Lösungen.

■ **Keine Ausweitung der Kapazitäten** auf dem städtischen Strassennetz. Rückbau und Umgestaltung überdimensionierter Strassen (z.B. Wehntalerstrasse, Frankentalerstrasse, Überlandstrasse, Rautistrasse).

■ **Vision zero** ist als Ziel zu verfolgen. Der Verkehrssicherheit und der Senkung von Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle ist daher bei der Strassenraumgestaltung, bei der Festle-

gung von Tempolimiten und Betriebskonzepten grosses Gewicht beizumessen.

■ **Partikelfilter für alle Dieselfahrzeuge:** Die Reduktion der Russpartikel senkt die PM10-Belastung (Feinstaub) der Luft einfach und effizient.

Konkret heisst das für die Stadt Zürich:

MIV-Konzept für die Stadt Zürich:

■ Der Autobahnhalbring übernimmt den Durchgangsverkehr und den Verkehr zwischen einzelnen Regionen der Stadt bzw. Agglomeration Zürich, zum Beispiel Zürich West, Zürich Süd, Zürich Nord, Limmattal, Glattal. Es gibt keine direkten Autobahnverbindungen ins Zürcher Stadtzentrum.

■ Von dieser Umfahrung zweigen Zugangsstrassen in die Stadt ab. Ihre Kapazität nimmt von der Autobahn her laufend ab. Die Zahl der Fahrspuren, Knotenkapazitäten und Verkehrsregelungsanlagen bestimmen die Kapazität dieser Strassen. Sie sind als Stadtstrassen gestaltet. Die Anzahl solcher Zugangsstrassen ist gegenüber heute zu reduzieren.

■ Übrige Hauptstrassen verbinden die Zugangsstrassen untereinander. Sie sind als städtische Räume gestaltet. Der MIV verkehrt gleichberechtigt neben anderen Verkehrsarten und ordnet sich der Aufenthalts- und Wohnqualität unter. Die Anzahl solcher Hauptstrassen ist gegenüber heute zu reduzieren.

■ Zwischen den Hauptstrassen liegen die Begegnungs- und Tempo-30-Zonen der Quartiere. Die Quartierstrassen sind verkehrsberuhigt und wenn möglich als Begegnungszone gestaltet. Die Durchfahrt mit dem Auto durch solche Zonen («Schleichweg») ist nicht möglich. Die Tempo 30-Zonen sind gegenüber heute durch die Reduktion von Hauptstrassen zu vergrössern. Möglichst grosse Flächen sind ausschliesslich für den Fuss-

und Veloverkehr reserviert (Beispiel Röntgenplatz).

■ An den öffentlichen Raum der Innenstadt bestehen vielfältigste Ansprüche. Auf engem Raum müssen Verkehrsbedürfnisse, Arbeit und Freizeit sowie das Ruhebedürfnis der AnwohnerInnen unter einen Hut gebracht werden. In Tempo 30-Zonen mit einer hohen Belastung durch nächtlichen Freizeitverkehr ist eine tageszeitlich unterschiedliche Nutzung des Strassenraums ins Auge zu fassen. Tagsüber sind die Quartiere offen, in der Nacht haben nur AnwohnerInnen mit Parkplatz/Parkkarte, Taxis, öV und Rettungsfahrzeuge Zufahrt.

Parkraum:

■ Die Kapazität des Parkraums in der Stadt Zürich ist nach wie vor zu gross. Es ist sowohl die absolute Anzahl Parkplätze (öffentliche wie private) zu reduzieren wie auch mittels Fahrtenmodellen die Kapazität dieser Parkplätze. Die Parkplätze sind konsequent zu bewirtschaften.

■ Die Stadt Zürich engagiert sich aktiv für autoarme bzw. autofreie Wohn-, Arbeits- und Freizeitmodelle.

■ Bei Bauvorhaben darf keine Mindestzahl an Parkplätzen mehr gefordert werden. Bauvorhaben für Parkieranlagen in bebautem Gebiet haben einen Abbau von öffentlichen Parkplätzen zur Folge.

Luft und Lärm:

Prioritäten in Lärmschutz (Emission – Transmission – Immission) und Luftreinhaltung:

1. Konsequente Durchsetzung der Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung. Das bedeutet, dass die Anzahl Hauptstrassen gegenüber heute zu reduzieren ist (Beispiel: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung, Abklassierung der Weststrasse).

2. Verringerung der Emissionen an der Quelle (Geschwindigkeit, Motoren, Reifen, Beläge, Rollmaterial und Gleiskörper Tram).

3. Massnahmen an Gebäuden (Lärm-schutzfenster).

4. Bauliche Massnahmen wie Lärm-schutzwände und Einhausungen usw. nur in Ausnahmefällen. Diese Massnahmen sind eine teure Symptombekämpfung und dürfen keine städtebaulich unbefriedigende Orte (Angsträume) produzieren.

Prüfung des Einsatzes ökonomischer Steuerungs-/Lenkungsinstrumente:

Ökonomische Lenkungsinstrumente («Road-Pricing», «Ökobonus» usw.) müssen die Leute dazu bringen, auf eine Autofahrt, im besten Fall ganz auf das Auto zu verzichten. Das Ziel ist die Reduktion der Verkehrsmenge. Die Einnahmen werden dazu verwendet, den Ausbau der nötigen Kapazitäten des öV sowie Fuss- und Velo-wege als Alternative zum MIV sicherzustellen. Und sie werden zur Behebung der Schäden an Gesundheit, Natur und Gebäuden eingesetzt, welche der MIV verursacht. Allenfalls können die Einnahmen an die Bevölkerung rückvergütet werden (Ökobonus).

Ökonomische Lenkungsinstrumente zur Finanzierung neuer bzw. zum Ausbau bestehender Strassen sowie zur «besseren» Verteilung des Motorfahrzeugverkehrs über den Tag werden abgelehnt.

5. Öffentlicher Raum

Die Kapitel 2 bis 4 betrachten den Verkehr als System von Bewegungen von einem Ort zum anderen. In den räumlich engen Verhältnissen der Stadt verdient jedoch auch der öffentliche Raum eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Der öffentliche Raum ist ein beschränktes Gut und wird für vielfältige Nutzungen beansprucht. Er ist Ort für Begegnungen, für Sport und Spiel, Kulturort, Umraum für Wohn- und Arbeitshäuser und auch Ort für Verkehr. Im Gegensatz zur Eisenbahn verkehrt das Auto auf den öffentlichen Strassen. Die Strassen wurden nach und nach an die Bedürfnisse des Autos angepasst, andere Bedürfnisse der Menschen an den öffentlichen Raum wurden verdrängt. Eine heutige Verkehrspolitik muss diesen Trend brechen. In einem gewissen Mass – je nach Gestaltung, Grösse oder Bedeutung einer Strasse – trägt der MIV zur Belebung, zur Urbanität oder zur Sicherheit eines öffentlichen Raumes bei. Wächst die Verkehrsmenge jedoch über ein erträgliches Mass, werten die Belastungen des MIV den öffentlichen Raum stark ab.

Der öffentliche Raum soll auf verschiedene Arten aufgewertet werden:

- Abbruch von negativ konnotierten Verkehrsbauten, Klärung von räumlichen Zusammenhängen und Sichtbezügen, gestalterische Aufwertung, Begrünung.

- Ansiedlung von Erdgeschossnutzungen, welche mit dem öffentlichen Raum interagieren.

- Abbau der Kapazität für den Motorfahrzeugverkehr, Gleichberechtigung aller Verkehrsträger, Entschleunigung.

Zürich hat zu viele unwirtliche Strassenräume. Oft sind Hauptstrassen

wegen dem engräumigen historisch gewachsenen Strassennetz auf zwei Achsen im Einbahnverkehr geführt. Solche Strassen müssen zusammengelegt werden. Einzelne Hauptstrassen können ganz eliminiert werden zu Gunsten von grösseren zusammenhängenden Quartieren. Beispiele:

- Seebahnstrasse – Hohlstrasse und Sihlfeldstrasse – Weststrasse → Zusammenlegung dank flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung.

- Stadtzufahrt-Einbahnverkehr in der Birmensdorferstrasse und der Zweierstrasse: Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Birmensdorferstrasse im Sinne einer Stadtzufahrt (siehe Kapitel MIV, MIV-Konzept für die Stadt Zürich; Abnehmende Kapazität Richtung Stauffacher); Abklassierung und Rückbau der Zweierstrasse.

- Öffentliche Räume um den Hauptbahnhof: Bahnhofplatz, Bahnhofbrücke, Bahnhofquai, aber auch die etwas entfernter liegenden Räume Gessnerallee, Sihlstrasse und Central werden autofrei zugunsten einer grosszügigen vom Langsamverkehr und von Aufenthaltsqualität geprägten Umgebung des Bahnhofs. Der Ersatz von unterbrochenen MIV-Verbindungen ist zu prüfen, unter Einbezug entsprechender Schutzmassnahmen.

- Rosengartenstrasse: nur 2 MIV-Spuren, ebenerdige Fussgängerquerungen, Ampeln, Absenkung der Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse.

Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen: Für die unterschiedlichen Arten von Quartieren (Wohnen, Gewerbe/Industrie, innerstädtische Mischquartiere, Altstadt) gibt es eine Gestaltung und ein Verkehrsregime, welches alle NutzerInnen dieses Raums gleichberechtigt.

- Die Begegnungs- und Tempo 30-Zonen müssen für den Durchgangsverkehr geschlossen werden.

- Die Strassen sind so zu gestalten, dass MIV und Parkplätze sich dem Raum für FussgängerInnen, Kinder, Arbeitende, Ladenauslagen, Strassencafés usw. unterordnen (Beispiel Bertastrasse).

- Einzelne Strassenabschnitte müssen autofrei werden (gutes Beispiel: Röntgenplatz).

- Kurzfristig und kostengünstig realisierte Massnahmen stärken das Vertrauen der Bevölkerung, dass «etwas geschieht». Manchenorts können kleine, unspektakuläre Projekte mit provisorischen baulichen Massnahmen an die Hand genommen werden, ohne dass komplizierte und teure Bauprojekte ausgeschrieben werden müssen. Die Bevölkerung ist oftmals wegen jahrelangen Vertröstungen frustriert und sollte von der Verwaltung Zeichen erhalten, dass ihre Mitarbeit erwünscht ist. (Beispiele: Einrichten von Begegnungszonen; Sicherung der Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung (FlaMaWest) mit Massnahmen unmittelbar nach Eröffnung der Westumfahrung.)



Sozialdemokratische Partei Stadt Zürich
Schreinerstrasse 43, 8004 Zürich
www.spstadtzh.ch

Arbeitsgruppe Verkehr:
Esther Arnet, Judith Bucher, Marlène Butz,
Thomas Hardegger, Ueli Keller, Rolf Kuhn,
Koni Loepfe, Hannes Luz, Mechthild Malash,
Corine Mauch, Claudia Nielsen, André Odermatt, Monika Spring, Markus Zimmermann.