

# Die drei Säulen unserer Verkehrspolitik: vermindern - verbessern verlagern

In den letzten 30 Jahren war die Verkehrspolitik stark geprägt vom Versuch, die individuellen Bedürfnisse nach Mobilität zu befriedigen, indem die Verkehrsinfrastruktur vor allem für das Auto nachfrageorientiert geplant wurde. Dort wo es Stau gab, baute man neue Strassen. Erstaunt stellte man fest, dass diese zusätzlichen Kapazitäten schnell wieder aufgebraucht waren. Verkehrszunahmen sind aber kein Naturgesetz, der Verkehr lässt sich lenken und beeinflussen. - Der Gesinnungswandel von der Nachfrage- zur Angebotsorientierung und der Wille zum bewussten Beeinflussen der Mobilität setzen sich langsam durch. 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 wird bewusst ein pragmatischer Ansatz gewählt, der sich nach dem politisch Machbaren orientiert und sich auf die Kantons- und Gemeindeebene beschränkt.

“Eine vernünftige, nachhaltige Verkehrspolitik basiert auf drei Säulen: vermindern - verbessern - verlagern.”

## Vermindern heisst:

Raumplanerische und siedlungsplanerische Massnahmen ergreifen, die die Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete vermischen, zusammenführen und mit attraktiven Angeboten für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr vernetzen.

Zersiedelung bekämpfen, damit der ÖV in der Lage ist, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu bewältigen und dadurch möglichst wenig Emissionen entstehen.

## 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 / CarSharing) 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, das verträgliche, langsamere Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten, ist zu fördern.

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

## Verlagern heisst:

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

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV): Es sind Strassen zu definieren, die hauptsächlich dem durchfließenden MIV dienen. Auf diesen Strassen ist der MIV zu kanalisieren und zu verstetigen.

Die Bevölkerung, die an diesen Strassen lebt, ist mit geeigneten Massnahmen insbesondere vor dem Lärm zu schützen (z.B. Temporeduktionen, Lärmschutzmassnahmen wie Einhausungen der Strassen).

## Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Veloverkehr sind die effizienteste Verkehrsart bezüglich Raumbedarf, Energieverbrauch, Umweltbelastung (Lärm und Luft), Verkehrssicherheit und Gesundheit. Es fehlt aber oft an Struktur und Kultur im Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr. Kleinräumig vernetzte Wege in den Quartieren, Stadt- und Dorfzentren, laden ein, sich zu Fuss oder mit dem Velo fortzubewegen. Auf abgelegenen 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 verschlechtern die Attraktivität für den Langsamverkehr.

“Der Fuss- und Veloverkehr ist die effizienteste Verkehrsart bezüglich Raumbedarf.”

Für den Veloverkehr ist zusätzlich entscheidend, ob man an den Zielorten – auch am Arbeitsort - sein Velo (inkl. Helm und Regenschutz) sicher und geschützt parkieren kann.

### Förderungsmassnahmen:

**Strassenraumgestaltung:** Plätze in der Stadt, der Agglomeration und in den Dörfern müssen aufgewertet werden. Trottoirs, Velowege und Fussgängerquerungen gehören dazu. Ein Trottoir von weniger als 2.5 Metern Breite ist zu schmal. Dank Aufwertungsmassnahmen bei der Strassenraumgestaltung werden sich mehr Leute lieber zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen, der Langsamverkehr kann so attraktiv werden, dass ihn die VerkehrsteilnehmerInnen gerne (und vorschriftsgemäss) nutzen.

**Fusswegverbindungen und Velowege müssen sicher und zusammenhängend sein.** Unterbrochene Velowege und schlecht platzierte Fussgängerquerungen führen dazu, dass sich FussgängerInnen und VelofahrerInnen oft illegal verhalten. Signalisationen, Markierungen und andere gestalterische Massnahmen müssen, je nach Verkehrsregime, sorgfältig ausgewählt werden.

“Dank Aufwertungsmassnahmen bei der Strassenraumgestaltung werden sich mehr Leute lieber zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen.”

**Neue Siedlungsgebiete mit einem Fusswegnetz planen und bauen:** Viele neue Siedlungsgebiete werden für das

Auto gut erschlossen, oftmals fehlt eine Erschliessung 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.

**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.

**Einrichten von Mobilitätszentralen** mit umfassender Mobilitätsberatung. Diese Anlaufstellen müssen gut erreichbar sein: Schalter müssen zentral liegen, möglichst rund um die Uhr telefonisch und mit einem zeitgemässen Internetangebot erreichbar sein. Die Beratungen müssen individuell und umfassend sein und im Bezug auf die Prioritäten der Verkehrspolitik erfolgen.

“Neue Siedlungsgebiete müssen für den Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossen werden.”

**Werbung für Walking** z.B. für den Arbeitsweg. Zu Fuss gehen muss in werden.

Veranstaltungen zum internationalen Tag „In die Stadt ohne mein Auto“ jeweils am 22. September.

---

## Öffentlicher Verkehr (ÖV)

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

1. Mit einer zweigleisigen Bahnstrecke können weit über 200'000 Menschen im Tag zuverlässig, sicher und pünktlich transportiert werden, bei einer zweistreifigen Strasse stockt der Verkehr bereits bei 20'000 Fahrzeugen, der Besetzungsgrad eines Autos beträgt im Durchschnitt 1.6 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.

## “Ein Tramzug oder 250 Autos fahren 300 PendlerInnen zur Arbeit”

Häufig wird behauptet, der ÖV stosse an seine Kapazitätsgrenzen. Das stimmt so nicht. Die Auslastung der Schweizer Regionalzüge – und dies gilt auch für den ZVV – beträgt durchschnittlich 17%. Die überfüllten S-Bahnen zu den Spitzenzeiten im Kernnetz täuschen. Ein Beispiel: Die S12 zwischen Winterthur und Zürich Hauptbahnhof weist in den Hauptverkehrszeiten häufig eine Auslastung von mehr als 100% aus. Sie fährt aber dann – immer noch mit drei Kompositionen weiter nach Dietikon, Baden und Brugg. Mit ständig abnehmender Besetzung. Über den ganzen Tag und über die ganze Strecke hinweg ergibt dies eine Auslastung von unter 20%. Der gleiche S-Bahnzug ist auf seinem Weg überfüllt und fast leer. Das ist energetisch ineffizient.

Die nachfolgenden Förderungsmassnahmen sollen aufzeigen, wie Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs mit knappem Geld möglich sind.

### Förderungsmassnahmen:

**Kapazitätsengpässe des Netzes beheben** (z.B. Thalwil, Effretikon-Winterthur, Wipkingen-Oerlikon (wird mit Durchmesserlinie - Durchgangsbahnhof Löwenstrasse - behoben).

**Hirzeltunnel:** Der Hirzeltunnel ist ein wichtiges Projekt, er müsste auch für den Güterverkehr genutzt werden. Dies würde in wichtigen Bereichen zusätzliche Kapazitäten für die S-Bahn freisetzen. (z.B. linkes Seeufer-Limmattal/Baden, Flugzug von Oerlikon-Altstetten-Dietikon-Baden-Brugg-Basel im Halbstundentakt).

**Einsatz von kleinen, kurzen und leichten Zügen in der Peripherie** des S-Bahn-Netzes mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten in den Regionalzentren auf leistungsfähige S-Bahnen, die auf dem Kernnetz verkehren.

## “Die Kapazitätsengpässe des Netzes müssen so rasch als möglich behoben werden”

**Keine Fussgängerunterführungen in ländlichen Gebieten:** Beim MIV werden heute Unterführungen aufgehoben, im ÖV werden sie neu gebaut. Unterführungen sind Angsträume, stellen für Menschen mit einer Behinderung teilweise unüberwindbare Barrieren dar und sind teuer. In ländlichen Gebieten sind sie oft ein unnötiger Ressourcenverschleiss und werden nicht angenommen. **Es muss nicht immer ein Tram sein:** Es kann durchaus sinnvoll sein, eine neue Tram- oder Stadtbahnlinie zuerst

mit einem Bus zu testen. Der Bus verkehrt auf zunehmend separater Trasse. Die Linienführung kann so getestet und optimiert werden. Das separate Trasse reduziert die Störungsanfälligkeit im Betrieb und bietet eine grössere Flexibilität. Bei genügender Nachfrage und optimierter Linienführung kann auf den Tram- oder Stadtbahnbetrieb umgestellt werden.

**Förderung und Ausbau von Stadtbahnen** in der Agglomeration (Glattalbahn, Stadtbahn Limmattal, SZU, Forchbahn, Ringbahn Hardwald).

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

“Es muss nicht immer ein Tram sein. Es kann sinnvoll sein, eine neue Linie zuerst mit Bussen zu testen.”

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

**Verbesserung der Informationssysteme** (z.B. Realzeit-Informationen an allen Haltestellen) 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.

“Das Image des öffentlichen Verkehrs hängt stark davon ab, ob sich die Fahrgäste sicher und wohl fühlen.”

**Zeitliche und örtliche Attraktivitätserhöhung bei Umsteigebeziehungen,** indem schlanke Anschlüsse gewährleistet werden 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 Dieselnbussen. 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.

## Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Besetzungsgrad der Autos beträgt im Durchschnitt 1.6 Personen. Die Autos werden immer schwerer und schneller. Der MIV belastet die Wohnqualität der Bevölkerung, die Attraktivität des öffentlichen Raumes, die Luftqualität, verursacht Lärm und benötigt sehr viel Raum. Zudem stellt er bezüglich Verkehrssicherheit die grösste Gefahr dar. Für viele Menschen ist aber das Auto das attraktivste Verkehrsmittel und tatsächlich gibt es Situationen, in denen das Auto die beste Lösung ist. 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 (Beispiele für push-Massnahmen: Erhöhung des Benzinpreises, Temporeduktionen, Zonen mit Tempo 20 oder 30; Beispiele für pull-Massnahmen: Attraktives ÖV-Angebot)

“Die Autoverkehrsströme sind so zu lenken, dass die negativen Auswirkungen möglichst gering sind.”

Früher ging man in der Verkehrsplanung von der Nachfrage aus: Dort wo viele Automobilisten fahren wollten, wurde die entsprechende Strasseninfrastruktur gebaut. Immer stärker setzt sich die Erkenntnis durch, dass die Nachfrageorientierung falsch ist, dass man mittels planerischer und betrieblicher Mittel den Verkehr lenken und steuern kann und soll (Angebotsorientierung).

Nicht nur die Umweltbelastung führt dazu, dass Massnahmen zur Reduktion des MIV ergriffen werden sollten, auch bezüglich Verkehrssicherheit verursacht das Auto grosse Probleme: In den Industrieländern sind Verkehrsunfälle die zweithäufigste Ursache für schwere Verletzungen und Todesfälle. 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.

### Förderungsmassnahmen:

**Einsatz ökonomischer Instrumente zur Verkehrssteuerung und -lenkung** (z.B. Ökobonus, Steuerung über den Preis).

**Förderung von Carpooling:** Zum Beispiel separate Autobahnspuren für Autos mit der Belegung von mind. 3 Personen. Diese Spuren stehen gleichzeitig Rettungsfahrzeugen und dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung.

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

**Temporeduktion:** Angepasste Geschwindigkeiten reduzieren Lärm und Abgase und erhöhen die Sicherheit für alle. Dabei sind auch zeitweise Ansätze wie z.B. Tempo 30 während Schulzeiten, Nachtfahrverbote usw. zu prüfen.

“Angepasste Geschwindigkeiten reduzieren Lärm und Abgase und erhöhen die Sicherheit für alle.”

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

**Keine Ausweitung der Kapazitäten** durch den Neubau von Strassen durch flankierende Massnahmen (z.B. Rückbau und Umgestaltung bestehender Strassen).

**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 Festlegung 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.

---

Dieses Positionspapier wurde durch den Parteivorstand der Sozialdemokratischen Partei des Kantons Zürich im Oktober 2005 verabschiedet.

SP Kanton Zürich, Hallwylstrasse 29, Postfach 619, 8039 Zürich, Tel 044 245 90 00, Fax 044 241.72.42,

[www.spzuerich.ch](http://www.spzuerich.ch), E-Mail: [spkanton@spzuerich.ch](mailto:spkanton@spzuerich.ch)

---

Eine Stimme für Sie. 

[www.spzuerich.ch](http://www.spzuerich.ch)