Trendwende bei der Verkehrspolitik in der Stadt Zürich?: Überlegungen nach einem wichtigen verkehrspolitischen Entscheid in Zürich

Autor(en): **Streich, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **106 (1988)**

Heft 36

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-85796

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Trendwende bei der Verkehrspolitik in der Stadt Zürich?

Überlegungen nach einem wichtigen verkehrspolitischen Entscheid in Zürich

Am 12. Juni 1988 wurde in der Stadt Zürich über den «Rahmenkredit zur Hebung der Lebensqualität und zur Senkung der Belastungen aus dem individuellen Motorfahrzeugverkehr» - kurz 42-Mio.-Kredit genannt - abgestimmt. Trotz seiner Zielsetzungen zur Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität wurde dieser Kredit klar abgelehnt. Da dieses Abstimmungsergebnis im Gegensatz zum «grünen Trend» liegt, sprechen in Zürich jetzt viele von einer Trendwende.

Im folgenden soll den verkehrspolitischen Zielen nachgegangen werden, die in Zürich auch nach dem 12. Juni ihre Gültigkeit haben werden. Vor allem sollten nachstehende verkehrspolitische Ziele weiterhin verfolgt werden:

☐ Kürzere Reisezeiten, grössere Fahrplandichte (auch abends) und ein grösseres Sitzplatzangebot beim öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus) in der Stadt und in der Region Zürich sowie P+R-Anlagen an allen Bahnstationen der Region Zürich.

☐ Fertigstellen des geplanten nationalen und kantonalen Autostrassennetzes, mit gleichzeitiger Realisierung der flankierenden Massnahmen zur Entlastung der Stadtquartiere vom Durchgangsverkehr.

☐ Erfüllen der Anforderungen der Luftreinhalteverordnung (bis 1994) und später auch der Lärmverordnung (bis 2002).

☐ Mehr Lebensqualität und Sicherheit in den Wohnquartieren und Kernzonen sowie fussgängerfreundliche und urbane Gestaltung der Strassen und Plätze in der ganzen Stadt.

☐ Realisieren des geplanten Fusswegund Velowegnetzes mit ausreichenden Abstellplätzen für die Velofahrer.

☐ Mehr Besucherparkplätze in der City und in Quartierzentren vor allem in unterirdischen Anlagen. Beschränkung und auch Reduktion der Pendlerparkplätze soweit aus Gründen der Stadt- und Wohnqualität notwendig.

☐ Überdeckung, Absenkung oder Untertunnelung bestehender Nationalstrassenabschnitte, soweit diese den Anforderungen bezüglich Umwelt und Stadtverträglichkeit längerfristig nicht mehr genügen.

Verkehrspolitischer Hauptkonflikt

Der Hauptkonflikt bei der obigen Rangordnung der verkehrspolitischen Ziele besteht darin, dass die Fertigstellung des nationalen und kantonalen Autostrassennetzes auch ohne weitere Hindernisse noch mindestens bis zum Jahre 2000 dauert. Es wäre jedoch gegenüber dem vom Strassenverkehr geplagten Teil der Bevölkerung von Zürich nicht zu verantworten, aus diesem Grunde die Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität bis nach dem Jahre 2000 zu verschieben. Bei einer solchen Verschiebung würde die Stadt Zürich gesamthaft grossen Schaden erleiden.

In diesem Zusammenhang darf jedoch nicht vergessen werden, dass die Einführung des Katalysators zunehmend zur Verbesserung der Wohn- und Stadtqualität beiträgt. Doch gute Luft allein macht noch keine attraktive Stadt zum Wohnen, Arbeiten und Leben aus.

Trotz der noch vorhandenen Lücken im nationalen und kantonalen Autostrassennetz muss also in Zürich ohne Unterbruch die Hebung der Stadt- und Wohnqualität weiter vorangetrieben werden. Das ist zum Glück ohne Einschränkung der Gesamtmobilität dank der entscheidenden Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr im Jahre 1990 möglich: Eröffnung S-Bahn, Verlängerung SZU, Tarif- und Verkehrsverbund, Angebotsverbesserungen bei der VBZ. Ebenso ist aber ohne weitere Verzögerung vor allem die Fertigstellung der Nationalstrassen mit gleichzeitiger Realisierung der flankierenden Massnahmen in Angriff zu nehmen. Die immer noch steigenden Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt und Region Zürich können auch in Zukunft vom öffentlichen und privaten Verkehr nur gemeinsam bewältigt werden. Flankierende Massnahmen sind übrigens Massnahmen, die bei der Eröffnung einer neuen Hochleistungsstrasse dafür sorgen müssen, dass die angrenzenden Stadtquartiere vom Durchgangsverkehr dauernd entlastet werden.

Attraktive Metropole in einer attraktiven Stadtregion

Die Bevölkerung der Stadt und der Region Zürich muss daran interessiert sein, dass Zürich eine attraktive Metropole zum Wohnen, Arbeiten und Leben in einer ebenso attraktiven Stadtregion ist und bleibt. Gute Mobilität gehört ebenso dazu wie gute städtebauliche und architektonische Gestaltung der Kernzonen, Quartiere und Gebäude. Unglücklicherweise ist im Alltag die Automobilität fast immer attraktiver als die Bahnmobilität. Die Automobilität muss daher dort beschränkt werden, wo Gesundheit und Wohlbefinden von Menschen gestört oder sogar bedroht werden. Dazu muss leider der Staat als Schutzherr der Bedrohten entsprechende Massnahmen ergreifen. Solche Massnahmen sind vor allem auch Gegenstand der Luftreinhalte- und Lärmverordnung.

Für die weitere Verkehrsentwicklung im Raume Zürich ist aber auch die Siedlungsentwicklung (Wohnungen, Arbeitsplätze) von massgebender Bedeutung. Aus diesem Grunde sollten neue Wohnungen und Arbeitsplätze vor allem im Einzugsbereich der S-Bahn entstehen. Um dies zu erreichen, braucht es in der Region Zürich eine bessere Koordination der Siedlungsentwicklung unter Führung des Kantons.

Bevölkerung will eine gesamtheitliche Verkehrspolitik

Auch nach Ablehnung des 42-Mio.-Kredites sind die Zürcher an einer Hebung der Stadt- und Wohnqualität sicher weiterhin interessiert. In diesem Sinne kann von keiner Trendwende gesprochen werden. Vielmehr bedeutet diese Ablehnung, dass die oben erwähnten verkehrspolitischen Ziele gleichzeitig und mit gleichem Ernst verfolgt werden sollten, was bis heute zu wenig der Fall war und ist. Die Ablehnung des 42-Mio.-Kredites kann also dahin ausgelegt werden, dass die Bevölkerung von Zürich in Zukunft vermehrt eine gesamtheitliche Verkehrspolitik im oben dargestellten Sinne will. Dies setzt allerdings voraus, dass die Interessenvertreter beider Seiten einseitige Standpunkte zugunsten von konsensfähigen Lösungen im Interesse aller aufgeben.

Werner Streich
dipl. Ing. ETH/SIA/ASIC