

Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 53 (1974)
Heft: 10

Artikel: Die heutigen Strassen genügen (III)
Autor: Jost, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-338882>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die heutigen Strassen genügen (III)*

1850 zählte Genf 31 238, Bern 27 558, Basel 27 313, Lausanne 17 108 und Zürich 17 040 Einwohner. Was vor 120 Jahren noch Kleinstädte waren, sind heute die Zentren der grössten schweizerischen Agglomerationen. In der Regel hat man vor 120 Jahren noch im gleichen Haus gearbeitet, wo man auch wohnte, jedenfalls nicht weit weg davon. Als Fussgänger erreichten die damaligen Städter ohne weiteres in kurzer Zeit jeden beliebigen Punkt in der Stadt. Aber eine Reise von einer Stadt zur anderen bedeutete schon ein grösseres Unternehmen. Die elementarsten menschlichen Aktivitäten Wohnen, Arbeit und Freizeit fanden innerhalb eines kleinen Gebietes statt. Und Verkehr, der über denjenigen des Fussgängers hinaus ging, blieb auf das Unumgängliche beschränkt.

Seither hat sich vieles gewandelt. Aus den damaligen Kleinstädten haben sich bedeutende städtische Ballungszentren entwickelt. Handwerker und Kaufleute sind der privatwirtschaftlichen und öffentlichen Bürokratie sowie den übrigen Dienstleistungsbetrieben gewichen. Aus der einfachen Arbeitsteilung zwischen den traditionellen Berufen hat sich innerhalb des gleichen Stammbetriebes beziehungsweise gleicher Unternehmungen eine denkbar komplizierte und differenzierte Arbeitsteilung eingespielt. Und zwischen den geteilten Arbeiten ist ein gigantischer Apparat von Kommunikation und Verkehr notwendig geworden. Der Verkehr allein macht heute bereits einen Drittel unserer gesamten zivilisatorischen Tätigkeit aus.

Unsere heutige Zivilisation ist denn auch ohne Verkehr, der weit über das elementare menschliche Mobilitätsbedürfnis hinausgeht, nicht mehr denkbar. Aber wenn schon überdimensionierten Verkehr, dann wollen wir den öffentlichen dem privaten vorziehen. Der öffentliche Verkehr ist denn auch heute wieder Trumpf. Doch hat auch der öffentliche Verkehr seine Tücken. Massentransportmittel müssen sehr sorgfältig geplant werden, und mögliche negative Auswirkungen sind durch flankierende Massnahmen zu verhindern, sonst werden die komplexen, vielseitigen und differenzierten Siedlungsstrukturen zerstört.

Eine vernünftige Verkehrspolitik hat darum von den folgenden Grundsätzen auszugehen:

Zunahme des Gesamtverkehrs einschränken

Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr ist die Zunahme einzuschränken. Erreichbar ist diese Einschränkung im Personenverkehr vor

* Fortsetzung von «Verkehr — ein soziales Hindernis», Profil 7/8 74 und «Die Alternative zum Verkehr», Profil 9/74. Diese Artikel sind das Ergebnis von Studien einer Arbeitsgruppe «Öffentlicher Verkehr».

allem durch eine bessere Zuordnung von Arbeitsplatz und Wohnbereich. Darum sind einseitige Konzentrationen von Arbeitsplätzen und auch von Wohngebieten zu vermeiden.

Im Güterverkehr drängt sich eine bessere Koordination der Transporte auf. Mit neuen Produktionstechnologien kann vor allem in der Bauwirtschaft (transportintensiver Tiefbau, Kiestransporte usw.) das Transportvolumen verringert werden. Auch bei der Abfallverwertung sind Transportvolumen und -wege reduzierbar.

Die Priorität gehört dem öffentlichen Verkehr

Die notwendige Verkehrszunahme hat in erster Linie der öffentliche Verkehr zu übernehmen. Für die Grobverteilung von Gütern gehört dem schienengebundenen Verkehrsmittel der Vorrang. Längerfristig drängen sich indessen Rohrleitungssysteme auf. Für den Personentransport kommen je nach Reichweite und Transportkapazität öffentliche Verkehrsmittel auf Schiene und Strasse in Frage. Die absolute Zunahme des privaten Verkehrs muss mittelfristig verhindert und längerfristig reduziert werden.

Darum sind die öffentlichen Ausgaben für den Verkehr überwiegend im öffentlichen Verkehr einzusetzen. Der Rest ist zur Verhinderung von Immissionen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu verwenden, keinesfalls aber etwa für die Erhöhung des Angebotes an Verkehrsraum oder für die Kapazitätserhöhung des fließenden oder ruhenden Privatverkehrs.

Im öffentlichen Verkehr gehört die Priorität der Feinverteilung

Die öffentlichen Verkehrsinvestitionen sind, zeitlich wie vom Aufwand gesehen, in erster Linie auf Ausbau, Verbesserung und Schaffung kommunaler und regionaler Feinverteilsysteme zu konzentrieren. Denn längerfristig kann nur der Ausbau von Tram, Bus und eventuell unkonventioneller Systeme das Umsteigen vom privaten auf das öffentliche Verkehrsmittel herbeiführen.

In zweiter Linie sollen die Mittel für Verbindungen zwischen den regionalen Zentren eingesetzt werden. Erst in dritter Linie kommt der Ausbau der Verbindungen zum übergeordneten Zentrum. Indessen können organisatorische Massnahmen zur Verbesserung der Verbindungen zwischen den regionalen Zentren und Zürich in der zeitlichen Prioritätsordnung vorgezogen und sofort eingeleitet werden, sofern diese ohne grossen Investitionsaufwand möglich sind.

Nachholbedarf nicht kurzfristig lösen

Es bleiben so die Verkehrsbedürfnisse, die sich in den vergangenen Jahren durch die abenteuerliche Siedlungsentwicklung ergeben haben. Diese dürfen nicht vernachlässigt werden, auch wenn sie den zukünftigen

Entwicklungsvorstellungen widersprechen. Aber sie dürfen nicht so kurz-sichtig befriedigt werden, dass sie die Fortsetzung der bisherigen uner-wünschten Entwicklung begünstigen und darum die Verwirklichung der wichtigsten Zielsetzungen verunmöglichen.

Möglichst niedrige Tarife

Die volle Finanzierung des öffentlichen Verkehrs über die Tarifeinnah-men, die isolierte Eigenwirtschaftlichkeit, ist abzulehnen. Aus sozial- und verkehrspolitischen Gründen drängen sich im öffentlichen Verkehr mög-lichst niedrige Tarife auf, dies ganz besonders bei den öffentlichen Nah-verkehrsmitteln. Für die Art und Weise der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs muss der gesamtwirtschaftliche Nutzen massgebend sein. Den grössten Anteil haben die am öffentlichen Verkehr und am Transport der Arbeitskräfte besonders Interessierten beizutragen. Die Finanzierung des öffentlichen Aufwandes für den Privatverkehr hat voll und ganz über die Belastung des Treibstoffes zu erfolgen. Dabei sind Immissionsschutz und Sicherheitsmassnahmen selbstverständlich einzuschliessen.

Soweit die Grundsätze für die Verkehrspolitik. Anschliessend seien nun die sich daraus ergebenden konkreten Massnahmen formuliert.

Der öffentliche Verkehr ist vielseitig zu finanzieren

Die Betriebskosten für die öffentlichen Verkehrsbetriebe sind über Ta-rifeinnahmen wie auch über besondere Steuern und, solange solche fehlen, über allgemeine Steuern zu finanzieren. Für den Nahverkehr kommen als besondere Steuern die Nahverkehrsabgabe oder Arbeitsplatzsteuer in Frage. Die unproduktiven Betriebskosten, die auf Behinderungen durch den privaten Verkehr zurückzuführen sind, müssen durch allgemeine Steuern oder durch die Verursacher gedeckt werden.

Die Finanzierung der Investitionen soll über allgemeine Steuern erfol-gen. Sie können im besonderen durch eine Reduktion der Aufwendungen im Strassenbau freigestellt werden. Es kommen aber auch Beiträge aus besonderen Steuern, Treibstoffzuschläge und Parkplatzeinnahmen in Fra-ge. Und der Kanton muss die Möglichkeiten des Gesetzes über den regio-nalen öffentlichen Verkehr ausschöpfen und sich an der Finanzierung aller Verkehrsbetriebe von überlokaler Bedeutung beteiligen.

Tarife vorläufig einfrieren

Vorläufig sind die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel in einer ersten Etappe einzufrieren. In einer zweiten Etappe könnten dann bei Einfüh-rung einer besonderen Steuer (Nahverkehrsabgabe oder Arbeitsplatz-steuer) die Fahrten zum Arbeitsplatz nicht mehr über Tarife, sondern über diese Steuer abgegolten werden. In einer dritten Etappe sind die Tarife für die Besucherfahrten, sofern vorher Parkierungsgebühren erhöht

wurden, entsprechend der Teuerung zu heben. Tarifverbundsysteme sind anzustreben.

Die Löhne und Arbeitsbedingungen des Personals der öffentlichen Verkehrsbetriebe sind zu verbessern. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.

Für die Region Zürich: kommunale und regionale Feinverteiler

In der Region Zürich müssen für Tram und Bus eigene Bahnkörper und -spuren geschaffen werden. Dabei ist der Strassenraum zu beanspruchen, der bisher dem privaten Verkehr diente.

Weiter ist das Tramnetz bis in die Vororte zu erweitern. Von den Ausenquartieren und Vorortsgemeinden sind direkte Buskurse zu den geeigneten Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs in der Stadt zu führen. Dies auch ausserhalb den Verkehrsspitzen.

Das fahrplanmässige Leistungsangebot ist auf dem gesamten Tram- und Busnetz zu verbessern. «Kommerziell unrentable» Linien sind entsprechend ihrer gemeinwirtschaftlichen Linien abzugelten. Schwach frequentierte Linien können in Zwischen- und Nachtzeiten durch öffentliche Sammeltaxis abgelöst werden.

Die Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ) bedienen heute 20 Gemeinden mit 15 Vorortsautobuslinien. Es ist daher ein regionaler Verkehrsträger mit demokratischer Organisation zu gründen. Eine solche regionale Verkehrskörperschaft wäre ein vorzügliches Instrument zur Gestaltung des Regionalverkehrs wie auch zur Durchsetzung gemeinsamer Interessen gegenüber dem Kanton, den SBB und den desinteressierten Gemeinden. Voraussetzung ist allerdings, dass alle von der VBZ berührten Gemeinden im regionalen Verkehrsträger vertreten sind.

Auch für die Aussenregionen kommunale und regionale Feinverteiler

In den regionalen Zentren müssen die Ortsbetriebe der öffentlichen Verkehrsmittel ebenfalls ausgebaut werden. Dabei sind die erweiterten und verbesserten Busnetze auf diese Zentren auszurichten. Aber auch in den relativ abgelegenen Gebieten wie Weinland oder Knonaueramt sind die öffentlichen Verkehrsmittel auszubauen. Darüber hinaus können so überregionale Erholungslandschaften durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

Wie in der Region Zürich drängt sich auch im Raume Winterthur/Unterland die Schaffung eines regionalen Verkehrsbetriebes auf.

Durchgehende, tangentielle Verbindungen zwischen den Aussenregionen

Im Zürcher Oberland/Glattal muss die Glattal- und Pfäffikerlinie auf S-Bahnbetrieb umgestellt werden. Nach See-Forch und Tösstal sind VZO-Direktkurse einzurichten, ebenso auf der Linie Uster-Volketswil-Effreti-

kon. Eventuell kommen auch Schnellkurse zwischen Wetzikon–Dietlikon–Flughafen in Frage.

Im Zürcher Unterland/Glattal/Furttal/Wehntal ist ein S-Bahnbetrieb zwischen Oerlikon–Rafz einzurichten. VZU-Direktkurse sind einzurichten auf den Linien: Bülach–Kloten, Embrach–Kloten, Regensdorf–Kloten und Regensdorf–Dietlikon. Die SBB-Linien Furttal, Wehntal, Rheintal, Bülach–Winterthur sind zu einem S-Bahn-ähnlichen Betrieb auszubauen.

S-Bahnbetriebe drängen sich auch von Oerlikon über Glattbrugg–Kloten–Bassersdorf bis Effretikon auf.

Im Raume Winterthur/Weinland/Tösstal muss das SBB-Regionalnetz verbessert und ausserdem durch das Netz der Verkehrsbetriebe der Region Winterthur ergänzt werden.

Notwendig ist eine Busverbindung Tösstal–Eulachtal–Wiesendangen–Seuzach–Hettlingen–Neftenbach. Auch die Busverbindungen im Weinland sind auszubauen.

Auch Verbindungen zu den übergeordneten Zentren

Sofern starre Fahrpläne eingeführt, neues Rollmaterial angeschafft und die Neben- und Vorortsbahnhöfe zu leistungsfähigen Umsteigestationen ausgebaut werden, können die SBB auf ihrem bestehenden Netz umfangreiche Verbesserungen anbieten. Dabei wären die regionalen Netze der öffentlichen Verkehrsmittel an diese S-Bahnhöfe anzuschliessen. Im wesentlichen handelt es sich dabei um die folgenden Linien:

- im Oberland; Schnellzugsverbindungen Zürich–Oerlikon–Wetzikon mit Verdichtung des Fahrplans
- im Unterland; Ausbau der Schnellzugsverbindungen nach Zürich, Schaffhausen, Koblenz–Basel und Winterthur mit Verdichtung des Fahrplanes
- in Winterthur; regelmässiger und zahlreichere Verbindungen nach Zürich, Frauenfeld, St. Gallen, Schaffhausen, Flughafen und Bülach–Basel
- im Knonaueramt; Priorität für den Bau des SBB-Uetlibergtunnels vor dem Nationalstrassentunnel; und trotzdem Weiterführen des Personenverkehrs auf der bestehenden Linie Zürich–Urdorf–Affoltern.

Zürich — kein ausschliessliches Zentrum

Bei der Planung alternativer S-Bahn-Konzepte sind vor allem jene Möglichkeiten zu prüfen, die nicht ausschliesslich radial auf das Zentrum Zürich ausgerichtet sind. Im besonderen muss die Bedeutung der bestehenden Bahnhöfe auf dem Stadtgebiet überprüft werden, so dass in Zürich selber eine weniger radikale Ausrichtung auf das Stadtzentrum realisiert werden kann.

Sollte sich die Erstellung der Zürichberglinie als notwendig erweisen, so muss auf die Station Hirschengraben ob der Zürcher Altstadt verzichtet werden.

Die Verlegung des Güterbahnhofes bringt eine Entlastung des Zürcher Hauptbahnhofes. Sie ist zur Verbesserung des Regionalverkehrs zu nutzen. Im übrigen soll der Neubau des Hauptbahnhofes die Kapazität der Geleiseanlagen erhöhen und diese verbessern. Der Neubau des Hauptbahnhofes darf auf keinen Fall für die Schaffung zusätzlicher Verkaufs- und Büroflächen oder von Grossparkierungsanlagen missbraucht werden.

Neben den verkehrspolitischen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr gelten die folgenden für den privaten Individualverkehr.

Platz für Fussgänger und Fahrräder

Verkehrsfreie Fussgängerverbindungen sind nicht nur als Trottoirs zu schaffen, sondern auch als Fusswegsysteme, die von der Strassenführung unabhängig sind. In der Innenstadt, in den Quartierzentren und in den Ortskernen sind dabei verkehrsfreie Fussgängerbereiche zu schaffen. Daneben eignen sich auch verkehrsarme Fussgängerbereiche, in denen nur der öffentliche Verkehr und Zulieferungsfahrzeuge geduldet werden. In den Naherholungsgebieten sind die Wanderwege so anzulegen, dass sie die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel berühren.

Für Fahr- und Motorfahräder ist auf Kosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs vermehrter eigener Verkehrsraum zu schaffen. Fahrradwege sind auch zwischen den Gemeinden anzulegen.

Die Kapazität der heutigen Strassen genügt

Im überbauten Siedlungsgebiet muss der private Motorfahrzeugverkehr mit der vorhandenen Kapazität des Strassensystems auskommen. Kanalisierungsmassnahmen dürfen nur dann getroffen werden, wenn dadurch eine tatsächliche Entlastung der Quartierstrassen garantiert werden kann. Auch muss bei Kanalisierungsmassnahmen der vorhandene Wohnraum voll vor zusätzlichen Immissionen geschützt werden, es sei denn, den Bewohnern würden gleichzeitige Ersatzwohnungen angeboten. Kanalisierungsmassnahmen dürfen den öffentlichen Verkehr nicht behindern.

In Wohngebieten und in Kernzonen soll der Durchgangsverkehr durch die Einrichtung von Zellsystemen verhindert werden.

In bestimmten Gebieten sind besondere Geschwindigkeitsbeschränkungen anzustreben und zu überwachen. So 30 bis 40 km/h auf Wohnstrassen und Strassen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie 50 km/h auf Hauptstrassen innerorts und 80 km/h auf Hauptstrassen ausserorts.

Parkierraum an die Kapazität der Strassen anpassen

Die Verpflichtung zur Errichtung von Parkplätzen auf privatem Grund kann in bestimmten Zonen durch die Verpflichtung der finanziellen Be-

teiligung an öffentlichen Parkieranlagen abgelöst werden. In innenstädtischen Zonen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind, ist auch eine Verpflichtung zur Beteiligung an der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsmittel denkbar.

Das Gesamtangebot an Parkplätzen auf öffentlichem und privatem Grund soll jedoch zonenweise auf die Kapazität des Strassennetzes abgestimmt werden, so dass ein fliessender und immissionsarmer Verkehr möglich wird.

Bewilligungen für grössere Parkieranlagen müssen indessen unabhängig von ihrer Finanzierungsart als wesentliche Planungsentscheide durch die legislativen Behörden erteilt werden. Sie müssen dem Referendum unterstellt sein.

Park-and-ride für öffentlich nicht erschlossene Gebiete

In der Nähe von Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel sind ausserhalb der innenstädtischen Bereiche Park-and-ride-Anlagen zu errichten. Dies für Gebiete, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erschlossen werden können. Es muss jedoch verhindert werden, dass diese Anlagen grosse Verkehrsströme durch Wohngebiete verursachen. Die Parkplätze in diesen Anlagen sollen den Netzkarteninhabern preisgünstig zur Verfügung gestellt werden.

Im übrigen sind die Preise für das Parkieren auf öffentlichem Grund derart anzusetzen, dass jederzeit ein minimaler Prozentsatz von Plätzen leersteht. Je nach Charakter der Zone und Kapazität des Strassennetzes ist die maximal zulässige Parkzeit zu beschränken oder nicht zu beschränken. Indessen sind Kurzparkierer nicht generell zu bevorzugen, da diese auch einen vermehrten Verkehrsfluss erzeugen.

Keine innerstädtischen Hochleistungsstrassen

Auf den Bau von innerstädtischen Hochleistungsstrassen (Express-Strassen, Y, I usw.) wie auch auf die damit verbundenen Parkieranlagen ist zu verzichten. Ebenso auf die folgenden regionalen Hochleistungsstrassen: Unterlandautobahn, vierspurige Tösstalautobahn, Hochleistungsstrasse Wiesendangen–Seuzach–Pfungen und die Furttalautobahn.

Um die Attraktivität der Nationalstrassen für Pendler nicht noch zu erhöhen, soll auf zusätzliche Anschlüsse verzichtet werden, jedoch nur, falls dadurch nicht zusätzlicher Durchgangsverkehr durch Siedlungsgebiet entsteht.

Ortsumfahrungen dürfen nur gebaut werden, wenn durch die Schliessung der bestehenden Strassen der Durchgangsverkehr tatsächlich unterbunden werden kann.