

grünliberale

Grünliberale Partei der Stadt Zürich

Positionspapier **Verkehr**

Angenommen an der MV vom 14.11.2009

Inhalt:

- | | |
|------------------------------------|-----|
| 1. Einleitung | S.2 |
| 2. Öffentlicher Verkehr | S.3 |
| 3. Motorisierter Individualverkehr | S.4 |
| 4. Langsamverkehr | S.6 |



Grünliberale Partei
der Stadt Zürich
Postfach 3222
8021 Zürich
Tel 079/317 33 71 oder
Tel 076/399 51 14
info.zurich@grunliberale.ch
www.zurich.grunliberale.ch

1. EINLEITUNG

Problematik

Die Lärm- und Abgasbelastung in der Stadt Zürich beeinträchtigt täglich unsere Gesundheit. Emissionsgrenzwerte werden laufend überschritten und Strassen, welche mehr Verkehr als Autobahnen aufweisen, verlaufen mitten durch unsere Quartiere. Der Langsamverkehr als Alternative wird in der Planung zu oft vernachlässigt und Fussgänger und Velofahrer kommen zu kurz – mit negativen Folgen für ihre Sicherheit und ein effizientes Vorankommen.

Grundsätze

Die glp der Stadt Zürich

- anerkennt das Bedürfnis nach Mobilität als Grundbedingung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklung.
- stellt die freie Wahl des Verkehrsmittels unter Berücksichtigung von Kostenwahrheit und Anforderungen an Gesundheit, Lebensqualität, Sicherheit und Mobilität ins Zentrum.
- setzt sich ein für eine Vermeidung oder Verringerung der Belastung von Klima, Natur und Menschen durch Schadstoffe und Lärm mittels technologischer und finanzieller Massnahmen.
- fordert, dass auf kapazitätssteigernde Strassenbauten und zusätzliche, oberirdische Parkplätze verzichtet wird.
- will eine Raumplanung, die Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Freizeit verbindet, und somit zu einem effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsregime beiträgt.

Um die Mobilitätsbedürfnisse in der dicht besiedelten Stadt effizient und umweltschonend abzudecken, muss die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr ausgebaut werden.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen soll weiter reduziert und die Verbrennungsmotoren durch umweltgerechte Antriebssysteme ersetzt werden. Zusätzliche Mobilität soll mit dem öffentlichen Verkehr und durch die Förderung von attraktiven Velowegen abgedeckt werden.

Quartiere sollen weitgehend beruhigt und zu grünen Begegnungszonen werden, die insbesondere für Familien und ältere Bewohner hohe Sicherheit und Lebensqualität bieten.

Diese Forderungen sollen wenn möglich nicht mit Verboten und Beschränkungen erreicht, sondern über neue und erweiterte Anreize und Angebote im öffentlichen Verkehr gesteuert werden. Das zukunftsweisende grünliberale Verkehrskonzept für die Stadt und Agglomeration Zürich beruht auf **drei Pfeilern**:

- **Der innerstädtische Verkehr soll soweit wie möglich mit dem öffentlichen und dem Langsamverkehr erfolgen.**
- **Der Ziel- und Quellverkehr soll auf Stadtgebiet mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen. Dies soll mit Park+Ride und CarSharing Angeboten unterstützt werden.**
- **Der Transitverkehr läuft über den Autobahnring.**

2. ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) geniesst im Verkehrskonzept der glp der Stadt Zürich einen hohen Stellenwert. Er deckt einen Grossteil der Mobilitätsbedürfnisse effizient und umweltschonend ab und ist ein wichtiger Standortfaktor für die Stadt Zürich.

Der innerstädtische Verkehr sowie der Ziel- und Quellverkehr in und aus der Stadt sollen möglichst über den ÖV erfolgen.

Die Grünliberalen stellen konkret folgende Forderungen:

Ausbau des innerstädtischen Angebots

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll rasch und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend weiter ausgebaut werden. Vor allem die stark wachsenden Quartiere sollen besser vernetzt und direkt miteinander verbunden werden. Dazu ist es nötig, neue und attraktive Verbindungen zu schaffen. Die Grünliberalen setzen sich für folgende Vorhaben ein:

- **Tram Hardbrücke**
Dank neuem Tramverbindungstück über die Hardbrücke ermöglicht dieses Projekt eine bessere Anbindung von Zürich West an den S-Bahnhof Hardbrücke.
- **Tramtangente Rosengartenstrasse (Rosengarten Tram)**
Mit diesem Vorhaben werden die Quartiere von Zürich West und Nord ohne Umweg über das Stadtzentrum verbunden. In einem zweiten Schritt muss auch das Gebiet Binz mittels der Tramtangente Süd angeschlossen werden.
- **Tram 1 (Renaissance Tram)**
Die schon heute überlastete Verbindung zwischen Altstetten und Hauptbahnhof wird durch die Realisierung der Projekte Europa Allee und Güterbahnhof ein zusätzliches Verkehrsaufkommen absorbieren müssen.
- **Tram Affoltern**
Mit dem Tram Affoltern sollen die grossen Neubaugebiete im Quartier Affoltern direkt mit dem Stadtzentrum Zürichs verbunden werden, da die bestehenden Buslinien entweder nicht zentrumsgebunden sind oder an ihre Kapazitätsgrenzen stossen.

Verlagerung des Ziel- und Quellverkehrs auf den ÖV

Der motorisierte Zielverkehr soll möglichst ausserhalb oder an den Stadtgrenzen auf den öffentlichen Verkehr wechseln.

Dazu müssen attraktive Anreize geschaffen werden:

- Ausbau der Park+Ride- und Förderung der CarSharing-Angebote an Agglomerationsbahnhöfen.
- Eine verbesserte Transportkapazität des S-Bahn-Systems.
- Ausbau der städtischen S-Bahnhaltestellen, insbesondere des Bahnhofs Hardbrücke und des Bahnhofs Stadelhofen.

3. MOTORISIERTER (INDIVIDUAL-)VERKEHR

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) umfasst den Privatverkehr mit Motorfahrzeugen wie Auto und Motorrad. Der MIV verursacht verglichen zum öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr hohe externe Kosten; insbesondere durch den Platzverbrauch sowie durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Deshalb sollen Motorfahrzeuge im privaten Gebrauch massvoll und verantwortungsbewusst eingesetzt werden.

Im Zentrum steht die Erhöhung der Lebensqualität

Unsere moderne Gesellschaft braucht ein gesundes Mass an sinnvoller Mobilität, diese muss aber ökologisch verträglich abgewickelt werden.

Auf kapazitätssteigernde Ausbauten soll grundsätzlich verzichtet werden, weil diese erfahrungsgemäss zu Mehrverkehr und durch die damit verbundenen Immissionsbelastungen gesamthaft zu einer Reduktion der Lebensqualität entlang der Verkehrswege führen. Stattdessen soll das bereits erfolgreich laufende Verkehrsmanagement weiter optimiert werden (u.a. die Pfortnerung an Stadteingängen).

Ausnahmen für Strassenneubauten sollen nur dann möglich sein, wenn

- die Gesamtkapazität mittels flankierender Massnahmen konstant gehalten wird.
- die Lebensqualität bedeutend gesteigert wird.
- die Kosten tragbar sind.
- der Nutzen gesamthaft höher als die Kosten ist.

Der Transitverkehr soll gemäss Verkehrskonzept der glp der Stadt Zürich über den Autobahnumfahrungsring erfolgen.

Konkret fordern die Grünliberalen für die Stadt Zürich:

Städtische Strassenbauprojekte

- **Kein Bau des Waidhaldetunnels**
Mit der Realisierung des Rosengartentransports wird der Waidhaldetunnel aus Kosten/Nutzen-Überlegungen als nicht sinnvoll erachtet. Durch den Bau des Rosengartentransports werden die Kapazitäten auf der Rosengartenstrasse für den MIV stark reduziert. Die Grünliberalen sind überzeugt, dass dieser Verkehr auf die Umfahrung und den öffentlichen Verkehr verlagert werden kann. Wenn sich mit der reduzierten Verkehrskapazität durch den Umbau der Hardbrücke bestätigt, dass das Verkehrssystem funktionsfähig bleibt und sich die Benutzer dem neuen Verkehrsregime anpassen, ist der Bau des Waidhaldetunnels nicht erforderlich. Durch flankierende Massnahmen muss ein Ausweichen auf Quartierstrassen verhindert werden. Aufgrund der stark reduzierten Verkehrsmenge, Fussgängerstreifen und des Tramtrassees wird die Strasse fürs Quartier durchlässig und damit eine höhere Quartierverträglichkeit erreicht.
- **Abbruch des Nordteils der Hardbrücke**
Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und insbesondere durch den Bau des Rosengartentransports wird der MIV auf der Hardbrücke soweit reduziert, dass er auf zwei ebenerdigen Spuren geführt werden kann. Der Abbruch wird dem Quartier die lang ersehnte Lebensqualität zurück geben und der neu entstehende Boulevard zum attraktiven Zentrum von Zürich West werden.
- **Tieferlegung des Sihlquais**
Auf die im Rahmen des Projekts SN 1.4.1 geplante Tieferlegung des Sihlquais ist zu verzichten.

- **Kein Bau eines Stadttunnels**

Die hohen Kosten von über 2 Mrd. Franken, kombiniert mit dem Risiko eines unerwünschten Verkehrsanstiegs, heikler Anschlussbereiche und eher geringer Immissionsentlastungen rechtfertigen einen Stadttunnel nicht.

- **Kein Bau einer Üetlibergtangente**

Diese teilweise unterirdische Verbindung zwischen Birmensdorfer- und Allmendstrasse mit Anschluss ans Entwicklungsgebiet Binz ist aus Sicht der Grünliberalen nicht notwendig. Eine Erschliessung des Entwicklungsgebiets Binz soll mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt werden.

Quartiere

In den Quartieren gilt das Hauptziel der Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität. Dieses Ziel soll mittels Verkehrsberuhigung (flächendeckende Tempo 30-Zonen für Quartierstrassen und Begegnungszonen), prioritärer Behandlung des Fuss- und Veloverkehrs, Schaffung attraktiver Lebensräume und Schulwegsicherung erreicht werden.

Parkplatzpolitik

Die Grünliberalen der Stadt Zürich stellen sich hinter den historischen Parkplatzkompromiss. Bei Neubauten muss die Pflicht zu einer Mindestanzahl an Parkplätzen zu Gunsten zukunftsweisender Modelle wie autofreiem Wohnen und CarSharing gelockert werden.

Das Parkplatzmanagement (Parkleitsysteme, Parkgebühren, Bewilligungspraxis) muss weiter verbessert und für das Gewerbe müssen genügend Warenumserschlagplätze zur Verfügung gestellt werden.

Road Pricing

Die Stadt Zürich soll in einem Pilotprojekt ein Road Pricing prüfen, welches mindestens die schwer vom Verkehr betroffenen Gebiete wie die Innenstadt umfasst. Es muss staatsquotenneutral, kosteneffizient und benutzer- und gewerbefreundlich ausgestaltet werden. Road Pricing ist Verursachergerecht und internalisiert externe Kosten/Effekte. Dadurch führt es zu einem Verkehrssystem mit einem gesunden Gleichgewicht zwischen Mobilitätsbedürfnis und Nutzen des Einzelnen versus Belastung der Allgemeinheit. Einzig Road Pricing bietet die Chance, den Verkehr nachhaltig zu verflüssigen und die Verkehrsmenge auf einem gesunden Niveau zu stabilisieren. Ferner reduziert es die Emissionen und steigert die Lebensqualität.

Extraspur für Fahrgemeinschaften

Auf Strassen mit mehr als zwei MIV-Spuren in einer Richtung soll eine Spur für Fahrzeuge mit mehr als einem Insassen reserviert werden. Dies soll vor allem während der Rushhour Anreize schaffen Fahrgemeinschaften zu bilden.

Elektroautos

Die Grünliberalen der Stadt Zürich verlangen Förderanreize, welche die Entwicklung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hin zu umweltfreundlicheren Alternativen wie Elektroautos beschleunigen. Diese benötigen zwar immer noch mehr Platz als der Transport in öffentlichen Verkehrsmitteln, aber sie schonen mit geringeren Emissionen die Bevölkerung und die Umwelt.

Als Anreize kommen unter anderem eine bevorzugte Behandlung von Elektroautos bei Parkplätzen und die Möglichkeit, beim Parken die Batterien aufzuladen in Frage.

Stadteigene Fahrzeuge sollen wo immer möglich elektrisch betrieben werden.

4. LANGSAMVERKEHR

Als Langsamverkehr (LV) werden diejenigen Verkehrsteilnehmer bezeichnet, welche sich aus eigener Muskelkraft fortbewegen und deshalb auf Geschwindigkeiten bis max. rund 35 km/h beschränkt sind. Dazu zählen Fussgänger, Velo-, aber auch Rollbrett-, Inline- und Kickboard-Fahrer.

Der Langsamverkehr weist ein erhebliches, derzeit noch wenig genutztes Potenzial zur Entlastung des Verkehrssystems und der Umwelt (Luft, Lärm, CO₂) sowie zur Förderung der Gesundheit auf.

Der Langsamverkehr führt zu massiven Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität, braucht deutlich weniger Platz als der motorisierte Verkehr und erzeugt fast keinen Lärm.

Die Grünliberalen der Stadt Zürich fordern deshalb eine effiziente und effektive Förderung des Langsamverkehrs durch die Bereitstellung einer zweckmässigen Infrastruktur, aber auch durch Information, durch Aufwertung des Strassenbildes und durch eine auf den Langsamverkehr ausgerichtete Stadtplanung.

Lebensqualität durch Langsamverkehr

Ziel ist es, durch eine Umlagerung eines beträchtlichen Anteils des städtischen MIV auf den Langsamverkehr eine Erhöhung der Lebensqualität zu erreichen.

Quartiere sollen weitgehend beruhigt und zu grünen Begegnungszonen werden, die insbesondere für Familien und ältere Bewohner hohe Sicherheit und Lebensqualität bieten.

Einer der wichtigsten Aspekte des LV ist der Veloverkehr. Um das Velofahren für eine breitere Bevölkerungsschicht attraktiv zu machen, braucht es direkte, zusammenhängende, sichere und gut markierte Velo-Verbindungen in der Stadt. Bestehende unnötige Behinderungen müssen behoben und neue verhindert werden.

Ein zweckmässiges Velonetz generiert vor allem mit den aufkommenden Elektrovelos ein erhebliches Umsteigepotenzial.

Die Grünliberalen der Stadt Zürich wollen konkret folgende Bereiche des Langsamverkehrs fördern:

Veloverkehr

- direktes, durchgehendes, sicheres Routennetz.
- zweckmässige Verbindungen für unterschiedliche Bedürfnisse: vom Veloblitz bis zu Familien.
- genügend und sichere Parkplätze, insbesondere bei Bahnhöfen und öV-Knotenpunkten.
- Sharingmodelle für Velos und Elektrovelos.

Begegnungszonen

Begegnungszonen sollen gefördert und Tempo 30 Zonen ausgebaut werden. Beide Massnahmen erhöhen die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit im Quartier und sind im Sinne einer grünliberalen Verkehrspolitik.