Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 22 (2009)

Heft: [11]: Die Lenker des Verkehrs : Management für den knappen Strassenraum

Artikel: Wollen wir sie reinlassen? : ein Meinungsstreit über die Prioritäten des Verkehrsleitsystems

Autor: Loderer, Benedikt

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-123892

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: 02.07.2025

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

WOLLEN WIR SIE REINLASSEN?

Zwei Gemeinderäte der Stadt Zürich, Bruno Amacker (SVP) und Markus Knauss (Grüne) streiten mit Verkehrsingenieur Peter Pitzinger über das Verkehrsregime.

Moderation: Benedikt Loderer
Fotos: Niklaus Spoerri

Das «Zürcher Modell», wird behauptet, sei führend in Europa. Stimmt das überhaupt? Peter Pitzinger: Mir fehlt die objektive Distanz. Was ich aber seit Jahren beobachte, ist, dass es sich positiv entwickelt. Die Dienstabteilung Verkehr wird besser, wird intelligenter. Aber auch die Anforderungen steigen, und die politischen Randbedingungen werden härter.

Bruno Amacker: Das ist eine Frage des Standpunkts. Für die Anbieter und die Teilnehmer des öffentlichen Verkehrs ist es wahrscheinlich ziemlich gut. Für den motorisierten Individualverkehr ist es sehr schlecht.

Markus Knauss: Dass es überhaupt ein Verkehrsleitsystem braucht, ist das Resultat einer grundsätzlich falschen Siedlungs- und Verkehrspolitik. Wenn überall in Bünzen, Besenbüren und im Knonauer Amt die Sonnenhänge mit Einfamilienhäusern vollgepflastert werden, dann schafft man den Verkehr, für den es das Leitsystem als Schmiermittel braucht. Doch es funktioniert recht gut, wir erreichen die Ziele, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zum Beispiel oder kurze Umlaufzeiten für Fussgänger. Ob es das Beste ist, da fehlt mir der Überblick.

GERANGEL UM ZUSTÄNDIGKEITEN

Warum ist das Steuerungssystem für den Individualverkehr schlecht, Herr Amacker? Bruno Amacker: Die Steuerung an sich ist weder gut noch schlecht. Die Frage ist, wie man sie einsetzt. Früher war es Ziel eines jeden Verkehrsingenieurs, eine grüne Welle zu realisieren. Diese reichte beispielsweise von Dietikon bis an die Hohlstrasse. Heute regiert die links-grüne Ansicht, dass die grüne Welle nur fürs Tram funktionieren dürfe und der Autofahrer von Rotlicht zu Rotlicht fahren und wenn möglich nicht in die Stadt kommen soll.

Auf Stadtboden ist die Stadt zuständig, rundherum der Kanton. Wäre ein einheitliches Leitsystem nicht klüger? Peter Pitzinger: Auf den Autobahnen und den Hauptverkehrsstrassen in der Agglomeration wächst der Verkehr ungefähr um drei Prozent pro Jahr. Wenn man behauptet, der Verkehr wachse unbeschränkt, dann stimmt das nur halb. Er sinkt in den Spitzenstunden zwischen 6 und 9 Uhr und zwischen 16 und 18 Uhr. Nicht aber über den ganzen Tag hinweg. Denn das Minus in den Stosszeiten wird in der Nacht zu einem Plus. Das ist Freizeitverkehr, der nicht nur bei den Autos zunimmt, sondern auch beim öffentlichen Verkehr. Zählt man das zusammen, so nimmt der Individualverkehr auch in der Stadt zu, aber nur um einen Zehntel des Gesamtwachstums der Agglomeration, also um 0,3 Prozent. Die Differenz muss irgendwie ausgeglichen werden. Dafür braucht es zwischen der Agglomeration und der Stadt ganz einfach Stauraum. Im Kanton soll der Bus im Glattal und im Limmattal flüssiger fahren, aber nicht zulasten des Individualverkehrs. Die Stadt bevorzugt den öffentlichen und den Langsamverkehr und überlässt dem Individualverkehr den Raum, der noch übrig bleibt. Ob das klug ist, entscheiden weder die Verkehrsingenieure noch die DAV, das entscheidet die Politik. Bei den gegebenen Rahmenbedingungen funktioniert das städtische Leitsystem gut.

Markus Knauss: Wir haben es mit einem flächendeckenden, lufthygienischen Sanierungsgebiet zu tun. Alle Grenzwerte sind weit überschritten. Die Stadt nutzt die Möglichkeiten, um den Menschen, die hier wohnen und arbeiten, halbwegs akzeptable Bedingungen zu verschaffen. Erst wenn in der Agglomeration eine vernünftige Siedlungspolitik wirksam würde, könnte man über ein koordiniertes Verkehrsmanagement reden. Doch wenn wir den Bareggtunnel erweitern und damit noch mehr Leute im Fricktal oder anderswo wohnen und in Zürich arbeiten, dann hat die Siedlungs- und die Verkehrspolitik versagt. Darum muss die Stadt für ihre Wohnbevölkerung sorgen können.

Bruno Amacker: Eine Koordination wäre durchaus richtig, doch entscheidend ist, wer dafür zuständig ist. Wäre die Stadt Zürich federführend, dann käme es schlecht heraus. Sie würde die gesamten Probleme der Stadt in die Agglomeration hinaustragen. Würde aber der Kanton seinen Einfluss in der Stadt verstärken, was mir ein grosses Anliegen ist, wäre das besser für alle.

STADT VERSUS AGGLOMERATION

Hat denn nur die Stadt Probleme oder zeigen sich diese auch in der Agglomeration? Bruno Amacker: Was die Steuerung angeht, ist die Agglomeration weniger komplex. Natürlich ist es auch eine Frage der Siedlungspolitik, aber vor allem eine der Verkehrspolitik der Stadt. Sie schafft die Probleme.

Markus Knauss: Der momentan grösste Stau ist der am Gubrist. Er ist das Ergebnis von allem, was schiefläuft. In der Stadt haben wir das relativ gut organisiert. Bei den wenigen Autofahrten, die ich machen musste, konnte ich in Zürich bis zum Paradeplatz zu Sprüngli fahren und habe erst noch einen Parkplatz gefunden. In Luzern hingegen brauchte ich im Zentrum eine halbe Stunde für die 300 Meter ins nächste Parkhaus. Es stimmt, wir haben in der Agglomeration die grösseren Probleme, weil wir mit der Zersiedlung auch den Autoverkehr fördern.

Peter Pitzinger: Probleme haben beide, Stadt und Agglomeration. Der Stau am Gubrist hat mit der Westumfahrung zugenommen, und er wird mit dem Islisbergtunnel noch länger. Im Limmattal und im Glattal leiden Bus und Individualverkehr am Stau. Dazu kommt: Auf allen Übergängen vom National- ins städtische Strassennetz gibts Probleme: Sihlhölzli, Hardturm, Seebach, Milchbuck- und Schöneichtunnel, ebenso am Brüttiseller Kreuz. Die Probleme sind gross, und sie entstehen an den Schnittstellen.

Markus Knauss: Im Stau stehen vor allem leere Sitzplätze. Sässen in jedem Auto zwei Personen statt einer, so hätten wir die Verkehrsmenge halbiert.

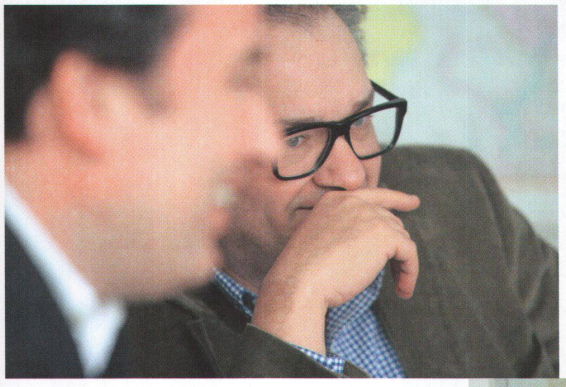
Bruno Amacker: Zu viel Individualität also! Das ists, was die Rotgrünen betreiben: den Abbau der Individualität, man könnte auch Freiheit sagen. Wir sollen nicht länger selbst über die Art unserer Mobilität entscheiden dürfen. Das ists, was mich stört und wo die Verkehrssteuerung in mein Leben eingreift. Dem Autofahrer soll die Stadt vermiest werden. Man will uns hinausvergraulen. Das sind Methoden, die in einem demokratischen und freiheitlichen Rechtsstaat nichts verloren haben. Das Kapazitätsproblem am Gubrist ist eine Tatsache, aber es gibt einfache Mittel, des Problems Herr zu werden. Man muss die Menschen weder umsiedeln noch umerziehen, sondern es machen wie an andern Orten auch: Seit die dritte Röhre des Bareggtunnels in Betrieb ist, sind dort die Staus verschwunden.

Markus Knauss: Umerziehen will ich niemanden. Jeder soll fahren dürfen, so viel er will. Nur darf er sich nicht beklagen, wenn er im Stau steht. Stau ist der Preis der Individualität.

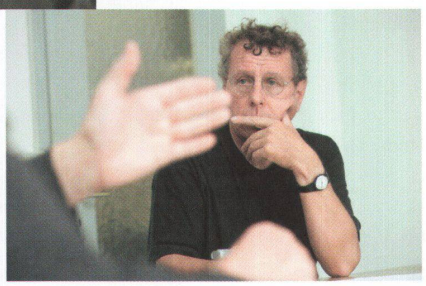
Ist der Staat verpflichtet, den Stau zu vermeiden, also den nötigen Verkehrsraum zu schaffen? Bruno Amacker: Die Frage, wozu der Staat verpflichtet ist, stellt sich bei jedem staatlichen Handeln. Ist er verpflichtet, für Kinderkrippen zu sorgen, und wenn ja, zu welchem Preis? Muss er Opernhäuser bauen, und wenn ja, wie viele? Muss

‹Markus Knauss: «Wir lieben die Stadt, darum wollen wir auch einen stadtgerechten Verkehr.»

›Peter Pitzinger: «Das System wird strapaziert, doch es funktioniert, weil das Verkehrsmanagement gut arbeitet und weil die Menschen sowohl intelligent als auch leidensfähig sind.»



‹Bruno Amacker: «Dem Autofahrer soll die Stadt vermiest werden.»



›Benedikt Loderer: «Über nichts schimpfen die Autofahrer mehr als über die Baustellen. Wie halten Sie es damit?»

er täglich oder nur wöchentlich den Kehricht holen? Es läuft auf die Frage hinaus: Was wollen und was können wir uns leisten? Bei der Kultur oder im Sozialen zum Beispiel, da will sich die Stadt einiges leisten, beim öffentlichen Verkehr sogar sehr viel. Beim motorisierten Individualverkehr aber praktisch nichts.

Markus Knauss: Das stimmt doch gar nicht! Für die Westumfahrung allein haben wir über zwei Milliarden Franken ausgegeben.

Bruno Amacker: Die kamen nicht von der Stadt.

Markus Knauss: Die städtischen Steuerzahler zahlen immer mit. Und die kommunalen Strassen, auch für Auswärtige und Nichtautofahrer, werden von der Stadt bezahlt. Doch offenbar sind die Menschen nicht länger bereit, jeden Strassenbauwunsch zu finanzieren.

AUTOS BRAUCHEN RAUM **Das Strassennetz der Stadt sei zu 98 Prozent ausgelastet, sagt die Dienstabteilung Verkehr. Stimmt das überhaupt?** **Peter Pitzinger:** In der Abendspitze kommen wir nahezu auf 98 Prozent. Das Problem ist aber, dass das System ständig strapaziert wird. Das Angebot der Verkehrsflächen wird vom Umfeld und der Umweltbelastung bestimmt. Der Verkehrsbedarf gilt in Zürich als sekundär. Lärm- und Abgasgrenzwerte, der Ablauf des öffentlichen Verkehrs, Velos und die Trennwirkung der Strasse zählen – nicht die zu bewältigenden Fahrzeugfrequenzen. Fussgänger und Trampassagiere bekommen zusätzliche Übergänge sowie längere, breitere und behindertengerechte Haltestellen. Neue Velostreifen werden angeboten. Damit werden bestehende Fahrstreifen abgebaut, Hauptstrassenabschnitte ohne ausreichenden Ersatz gesperrt. Die Kapazitätsgrenze der Verkehrsfläche und die Überlastung werden aber ignoriert. Die Folgen einer reduzierten Infrastruktur sind hauptsächlich grösserer Stau, höhere Zeitverluste und steigende Abgasemissionen. Darüber hinaus verdrängt der Stau auf den Hauptstrassen den Verkehr in die beruhigten Zonen. Der Spielraum für Reaktionen auf Baustellen und Störungen auf den Hauptstrassen wird immer kleiner. Bei Verkehrssperren an Veranstaltungen nehmen die Umleitungsrouten den Verkehr nicht auf. Diese Nachteile stehen im Widerspruch zu Kriterien einer Wirtschaftsstadt, die vom funktionierenden Fahrzeugverkehr abhängt. Dann kommen noch die Baustellen dazu. Damit die rasch und billig »

DIE GESPRÄCHSBETEILIGTEN

- **Bruno Amacker, *1963, SVP-Gemeinderat der Stadt Zürich, Präsident der Spezialkommission Verkehr des Zürcher Gemeinderates, Vorstandsmitglied der TCS-Gruppe Zürich Stadt. Beruflich ist er Vizepräsident am Bezirksgericht Dietikon.**
- **Markus Knauss, *1961, Grüner Gemeinderat der Stadt Zürich. Beruflich ist er Co-Geschäftsführer des VCS Zürich.**
- **Peter Pitzinger, *1934, arbeitet seit 40 Jahren als beratender Verkehrsingenieur. Er verfasst Konzepte, Projekte und Gutachten über Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung und entwickelt Normen.**

» erledigt werden können, werden Spuren reduziert. Um eine Umleitung bemüht man sich kaum, alles geht zulasten des Autoverkehrs.

Markus Knauss: Dann gäbe es aber nur eine Alternative: den Verkehr durch die Wohnquartiere umzuleiten. Das kanns ja wirklich nicht sein.

Peter Pitzinger: Ich denke an die grossen Baustellen, wie jene für das Tram in Zürich West, oder an die flankierenden Massnahmen für die Westumfahrung. Dazu kommen noch die Events, die Euro 08 zum Beispiel. Einen Monat lang wurden dafür die Abendspitzen des Individualverkehrs gedrosselt.

STRASSENBAU ALS PRÜGELKNABE Über nichts schimpfen die Autofahrer mehr als über Baustellen. Wie halten Sie es damit? Bruno Amacker: Wenn man Augen und Ohren offen hat, dann entsteht der Eindruck, dass eine Strategie dahintersteckt und die Baustellen instrumentalisiert werden, um Verkehrsbehinderungsmassnahmen durchzusetzen. Anders kann ich mir die Signalisationen nicht erklären. Sollte dies tatsächlich nicht beabsichtigt sein, so müsste sich die Stadt zumindest den Vorwurf gefallen lassen, dass ihre Baustellenplanung katastrophal ist. Ganz abgesehen davon ist es doch eigentümlich: Kaum einer der grünen Gemeinderäte ist in der Stadt aufgewachsen. Die meisten kamen zu Studien- und Arbeitszwecken hierhin. Doch jetzt wollen sie all das, was eine Stadt ausmacht, nicht mehr, sondern sie wollen auch hier für dörfliche und ländliche Verhältnisse sorgen. Warum wollt ihr aus der Stadt Zürich ein Dorf machen?

Markus Knauss: Wir lieben die Stadt, darum wollen wir auch einen stadtgerechten Verkehr. Wir haben grundsätzlich zu wenig Verkehrsraum, diesen müssen wir uns teilen. Da ist es eben effizienter und platzsparender, zu Fuss zu gehen, Velo zu fahren oder das Tram zu nehmen. Autos sind schlicht und einfach am wenigsten effizient.

Peter Pitzinger: Ich sagte nur, das System werde durch Projekte strapaziert. Doch zurück zu den 98 Prozent Auslastung. Die Projekte, Baustellen und Events haben noch nicht zum Kollaps geführt. Warum? Weil das Verkehrsmanagement gut arbeitet und weil die Menschen sowohl intelligent als auch leidensfähig sind. Sie sehen die Überlastung und reagieren. Räumlich mit neuen Wegen, zeitlich mit Ausweichen auf früher oder später, modal, indem sie auf Tram und Bus umsteigen oder das Velo nehmen, schliesslich noch total, indem sie auf die Fahrt verzichten.

Markus Knauss: Da die Leute intelligent sind und sich arrangieren können, ist auch das Problem nicht so gross. Es löst sich auf.

Bruno Amacker: Genau das ist es: arrangieren! Niemand fragt noch, was die Menschen hier wirklich wollen. Ihr habt einfach bestimmte Vorstellungen einer Gesellschaft, und diese werden dann zum Diktat erhoben. All jene, denen das nicht passt, sollen sich «arrangieren». Das kann der Mensch grundsätzlich zwar sehr gut. In der DDR beispielsweise haben sich die Menschen auch arrangiert und eben keine Bananen gegessen. Was natürlich nicht heisst, dass sie nicht gerne welche gehabt hätten. Das ist ein krasses Beispiel, ich weiss. Es zeigt aber sehr anschaulich, dass aus dem Umstand, dass sich der Mensch mit etwas arrangiert, nicht geschlossen werden kann, dass es deshalb kein Problem mehr gibt, geschweige denn, dass er damit einverstanden ist. Arrangieren muss man sich abgesehen davon nur mit etwas Schlechtem. Mit etwas Gutem braucht man sich nicht zu arrangieren; da hat man Freude dran.

Ist denn Autofahren ein Menschenrecht? Bruno Amacker: Es wäre eine Verhöhnung der Menschenrechte, wenn man dies behaupten würde. Selbstverständlich figuriert das Autofahren nicht im Menschenrechtskatalog. Ein liberaler Staat kennt aber sehr viele Freiheiten. Einer der Leitsätze lautet, dass der Mensch grundsätzlich frei ist und die Freiheit nur unter ganz wenigen, bestimmten Voraussetzungen eingeschränkt werden darf. So weit die Theorie. In der Praxis leidet unsere Gesellschaft derzeit leider sehr stark daran, dass diese Freiheiten von allen Seiten und auf alle möglichen und unmöglichen Arten und Weisen eingeschränkt werden, ohne dass man sich bewusst ist, was wir hier alles aufs Spiel setzen. Ein Merkmal der Freiheit ist eben, über die Art der Mobilität frei entscheiden zu dürfen.

Markus Knauss: Damit diese Freiheit ohne Stau möglich wird, müssten die Strassen massiv ausgebaut werden. Strassenbau in der City heisst aber, hunderte von Häusern abreissen. Wollen wir das wirklich? Der Verkehrsraum ist nun leider begrenzt, und man versucht, die Verkehrsmittel zu bevorzugen, die pro Quadratmeter Verkehrsraum am meisten leisten können.

Heisst das, die autogerechte Stadt ist unmöglich? Bruno Amacker: Unsere Stadt muss nicht auto-, sondern menschengerecht gestaltet sein. Menschengerecht heisst – nicht nur, aber immerhin –, dass sie auch den Bedürfnissen derjenigen Menschen Rechnung tragen muss, die sich mit dem Auto bewegen. Es ist eine Unterstellung, wenn man uns vorwirft, wir seien gegen den öffentlichen Verkehr. Es geht gar nicht ohne. Doch darf man niemandem vorschreiben, einfach nur noch Tram zu fahren oder zu Fuss zu gehen. Es soll eine vernünftige Infrastruktur zur Verfügung stehen, die allen Bedürfnissen gerecht wird, indem man beispielsweise Strassen auch unterirdisch baut. Ich bin aber der Meinung, dass Zürich die Kapazitäten künstlich begrenzt. Eine Gleichbehandlung muss sein, doch die ist in Zürich nicht vorhanden.

DAS PLATZPROBLEM Wir haben zu wenig Verkehrsraum und zu viele Autos. Ist das Problem überhaupt lösbar? Peter Pitzinger: Es wird so weitergehen wie bisher, wir werden den Kollaps nicht erleben, die Randbedingungen werden bleiben, wie sie sind. Der Kollaps findet nicht statt, weil intelligente und leidensfähige Menschen auf der Strasse sind. Sie nehmen Zeitverluste in Kauf. Neben allen psychologischen Erklärungen ist der Zeitgewinn der Hauptgrund, warum sie wenn möglich das Auto nehmen. Der Zeitgewinn ist gross genug, dass man sich einen Parkplatz leistet. Die Umerziehung produziert Zeitverluste, das ist der Preis der Verlagerung.

Bruno Amacker: Es trifft gar nicht zu, dass sich der Mensch bei der Wahl des Verkehrsmittels nur vom Zeitfaktor leiten lässt. Ich bin sehr oft in Paris, auch um dem rotgrün-spiessigen Mief hier zu entfliehen. Zwar beträgt der Zeitaufwand für die Reise von Wohnungstür zu Wohnungstür mit Auto, TGV oder Flugzeug immer dieselben sechs Stunden, doch mit dem Auto bin ich vom Fahrplan unabhängig, kann mehr Gepäck mitnehmen und bin in meinem Auto in einem privaten, fahrbaren Zimmer. Ich kann Temperatur, Musik und die Reisegestaltung meinen individuellen Bedürfnissen anpassen.

PARKPLÄTZE BESTIMMEN Stimmt der Satz: Je mehr Parkplätze in der Stadt, desto mehr Pendlerverkehr? Peter Pitzinger: Ja, wenn es weniger Parkplätze gibt, nimmt der Verkehr ab. Doch nur ein Fünftel der Parkplätze in Zürich ist öffentlich. Auf alle anderen hat die Stadt keinen Einfluss. Hier herrscht der Markt.

Markus Knauss: Damit ein neuer Parkplatz in einem Parkhaus seine Kosten deckt, müsste er für 350 Franken im Monat vermietet werden. Von den 220 000 privaten Parkplätzen decken die wenigsten ihre Kosten selber. Hier wird über die Mieten massiv quersubventioniert.

Wir reden von Verkehr, meinen aber immer nur den individuellen Autoverkehr. Hat denn der übrige keine Probleme? Peter Pitzinger: Doch, sicher auch. Trotzdem passieren immer wieder ganz eigentümliche Wertungen in der Verkehrspolitik. Velostreifen statt Fahrbahnen zum Beispiel. Wenn ich mir die leeren Velostreifen ansehe und die Konsequenzen für den Autoverkehr bedenke, die gravierend sind, dann sehe ich als Verkehrsingenieur den Nutzen der Velostreifen nicht. Ich kann ihn auch nicht nachweisen, weil ja keine Velos unterwegs sind.

Markus Knauss: Wir haben einen funktionierenden öffentlichen Verkehr, einen funktionierenden Individualverkehr, aber leider kein durchgehendes Velowegnetz. Will man, wie zum Beispiel in Freiburg im Breisgau, einen Veloanteil von 30 Prozent erreichen, muss zuerst ein flächendeckendes Velowegnetz gebaut werden.

Peter Pitzinger: Das ist angebotsorientierte Planung. Damit habe ich Mühe. Ich sage nicht, sie sei falsch oder richtig, doch wenn die Velostreifen leer sind und deswegen die Fahrbahn überlastet ist, gibts bloss Zeitverluste und Emissionen.

Das Stichwort ist gefallen: angebotsorientierte Verkehrsplanung. Was sagen Sie dazu? Markus Knauss: Wir werden die Nachfrage im Autoverkehr nie befriedigen können, weil uns schlicht

und einfach der Platz fehlt. Darum müssen wir uns überlegen, wie wir den Verkehr, den wir haben – und den wir gerne haben, denn die Leute sollen in die Stadt kommen können – stadtverträglich machen.

Bruno Amacker: Im Zentrum müssen der Mensch und seine Bedürfnisse stehen. Darum bin ich für eine bedarfsorientierte Planung.

REZEPTE FÜR DIE ZUKUNFT Und was ist mit Road Pricing? **Peter Pitzinger:** Road Pricing will einen flüssigen und damit einen sicheren, möglichst sauberen Strassenverkehr. Die vorhandenen Verkehrskapazitäten von Bahn, Tram, Bus und Velo sollen besser genutzt werden. Dazu ist die Mobilität über den Preis zu steuern. Solche Strassenbenützungsabgaben könnten vor allem in staugeplagten Städten und Agglomerationen die Verkehrsprobleme lindern. Allerdings lassen die geltenden rechtlichen Vorgaben kein Road Pricing zu. Der Bundesrat hat aber anfangs 2008 die Rechtsgrundlage für Versuche in Städten und Agglomerationen geschaffen. Das Road Pricing erhebt beim Individualverkehr in Spitzenstunden relativ hohe Gebühren. Dies senkt die Einfahrten. Es entstehen weniger Stau und Emissionen. Es kommt zur Verteilung des Verkehrs. Road Pricing bringt im Vergleich zum städtischen Verkehrsmanagement weniger Stau und Abgasemissionen. Die Zeitverlustkosten aller Verkehrsteilnehmenden sind aber etwa gleich gross.

Bruno Amacker: Da wäre ich selbst als Grüner dagegen, als Linker sowieso. Als Grüner, weil damit der Autoverkehr insgesamt nicht sinkt, sondern lediglich flüssiger läuft und umgelagert wird. Zudem würde dem Strassenbau aus den anfallenden Gebühren mehr Geld zur Verfügung stehen. Als Linker wäre ich dagegen, weil dies letztlich nur wieder die Leute mit schmalem Geldbeutel trifft und zur Verteuerung des Lebens beiträgt. Die Vermögenden könnten sich hingegen in der Stadt die automobile Freiheit erkaufen. Wieso die Linke sich nicht gegen solche Mobilitätsprivilegien für Wohlhabende wehrt, kann ich mir nur damit erklären, dass sie schon lange nicht mehr die Interessen der einfachen Leute vertritt. Als Bürgerlicher bin ich ohnehin dagegen, weil dies eine zusätzliche Gebühr ist und weil sie erheblichen administrativen Mehraufwand verursachen würde. Schliesslich: Strassen- und Wegzölle waren im Mittelalter gang und gäbe, wurden dann aber abgeschafft. Diesen zivilisatorischen Fortschritt dürfen wir nicht leichtfertig aufgeben.

Markus Knauss: Alle Studien zu Road Pricing in der Schweiz zeigen, dass keine nennenswerten Entlastungen der hohen Umweltbelastungen zu erwarten sind. Im Gegenteil: Um die Akzeptanz zu steigern, sollen die Einnahmen aus dem Road Pricing vor allem für den Strassenbau verwendet werden, was die Umweltsituation noch einmal verschlechtern dürfte. Ich bin deshalb ein vehementer Gegner von Road Pricing.

Strategie VERKEHR UND LEBENSQUALITÄT

Die Stadt Zürich verfügt über qualitativ hochstehende und ruhige Wohngebiete mit Erholungszonen sowie über ein äusserst leistungsfähiges Verkehrssystem. In den Wohnquartieren ist «Tempo 30» eine Erfolgsgeschichte. Dazu leistet die Dienstabteilung Verkehr einen wichtigen Beitrag. Sie sorgt mit ihrem innovativen und funktionierenden Verkehrsmanagement für ein optimales Nebeneinander aller Mobilitätsformen. Ihr «Zürcher Modell» basiert auf der 2001 vom Stadtrat verabschiedeten Mobilitätsstrategie und gilt im In- und Ausland immer wieder als gutes Beispiel. Im Zentrum dieses Modells stehen Menschen – besonders die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Aber grundsätzlich muss die Sicherheit aller Mobilitätsteilnehmenden gewährleistet werden. Die rückläufigen Unfallzahlen der letzten Jahre zeigen, dass die Stadt Zürich hier auf dem richtigen Weg ist. In zahlreichen Studien zur Lebens- und Wohnqualität belegt Zürich regelmässig einen Spitzenplatz. Das ist die Aussensicht. In Umfragen nennt die Bevölkerung allerdings das hohe Verkehrsaufkommen regelmässig als eines der Hauptprobleme. Betrachtet man exponierte Stellen, etwa die Rosengartenstrasse, ist dies durchaus nachvollziehbar. Festzuhalten ist aber, dass der Verkehr in der Stadt Zürich mehrheitlich sehr gut fliesst, obwohl das Verkehrsnetz schon längst an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist.

Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sorgt dafür, dass Tram und Bus die beliebtesten Verkehrsmittel der Bevölkerung sind. Feuerwehr und Krankenwagen kommen mit der Unterstützung der Verkehrsnetzsteuerung rasch an den Einsatzort.

Um all diese Aspekte kümmert sich das hochprofessionelle Verkehrsmanagement, das so die Sicherheit sowie die Lebens- und Wohnqualität erhöht. Die Dienstabteilung Verkehr und somit die Stadt Zürich haben dies in der Vergangenheit erreicht und setzen sich dieses Ziel auch für die Zukunft.

Stadträtin Esther Maurer

DIE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER DER DIENSTABTEILUNG VERKEHR

105 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen jeden Tag dafür, dass wir uns zu Fuss, per Velo, im öffentlichen Verkehrsmittel oder im Auto ohne grösseren Ärger in der Stadt bewegen können.

Daniel Ament, Maya Avarappattu, Rosa Berardi, Beat Berger, Joos Bernhard, Richard Betschart, Suzanne Breitinger, Wernher Brucks, Jürg Büchler, Heinz Cavallasca, Jürg Christen, Heiko Ciceri, Dominique Cina, Werner Daubenmeyer, Felix Denzler, Robert Dietschi, René Dubs, Susanna Dutfield, Andrea Ebert, Hans Egg, Dagmar Ertl, Marcel Fäh, Hanspeter Fehr, Michael Foroni, Kurt Friedli, Denise Gasser, Matthias Gerber, Mellita Gerlach, Jeannette Gertiser, Susanne Glaus, Raphaela Gmür, Urs Grossmann, Karl Gruber, Lilly Guenoune, Martin Guggi, Peter Gutersohn, Roger Gygli, Franziska Haaf, Thomas Hamann, Petra Harrison, Rico Häsli, Anton Hauser, Rolf Hefti, Christian Heimgartner, Angela Heller, Monika Hellstern, Christian Heusser, Alois Honegger, René Hottinger, René Husi, Taner Ipli, Markus Jäger, Dorothea Jallas, Olga Janssens, Franz Kaufmann, Daniel Keller, Benno Knapp, Beat Koch, Lukas Koller, Manuel Koller, Martin Kübli, Guido Kuhn, Reto Küng, Andreas Landolt, Fredrik Lautenschlager, Rudolf Lehmann, Luigi Lerose, René Meier, Rico Menzi, Arthur Müller, Urs Odermatt, Daniel Oetiker, Monika Parolo, Marcel Peter, Michele Piras, Björn Plörer, Stefan Riedo, Peter Rose, Markus Ruckstuhl, Kaspar Sandmeier, Gabriela Schlegel, Josef Schmidt, Josef Schmitsberger, Roland Schmutz, Simone Serrao, Roland Sieber, Albert Spörri, Peter Stadler, Maurizio Stange, Felix Stutz, Antonius Sutter, Sabrina Szabó, Stefan Thomann, Karl Uttinger, Morfo Vrontzos, Hans Rudolf Wäch, Hans Walder, René Wattinger, Hansjörg Weber, Astrid Welti Wild, Reinhard Widrig, Reto Wild, Angelika Wild, Hans-Rudolf Wymann, Edgar Zuber.

Stand: September 2009

^Wenn Zürich feiert, sorgen die Mitarbeitenden der Dienstabteilung Verkehr für einen reibungslosen Ablauf. Foto: DAV