

Ja zur Städte-Initiative Zürich, Ja zum Gegenvorschlag

Argumente für eine sanfte Mobilität

Der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr erhöht die Lebensqualität und somit die Standortattraktivität

Ein gutes Netz im öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr steht heute synonym für eine hohe Lebensqualität und einen attraktiven Standort. Regelmässig wird ein gutes ÖV-Angebot bei Bevölkerungsumfragen als eines der wichtigsten Elemente für das Wohlbefinden bezeichnet (in der Zürcher Bevölkerungsbefragung 2009 war der öffentliche Verkehr unter positive Aspekte mit 42 Prozent auf Rang 1). Diesen hohen Standard gilt es zu erhalten und verbessern. Die Städte-Initiative ist eine Investition in die Zukunft und stärkt den Standort Zürich: Mehr Platz für Kinder, mehr Grün, weniger Lärm, bessere Luft, mehr gesundheitsfördernde Fortbewegungsmittel wie das Velo oder der Fussverkehr. Verkehrsberuhigte Quartierstrassen und autofreie Einkaufspassagen erhöhen die Zufriedenheit der Bevölkerung, steigern die Wohnlichkeit und machen das Stadtbild attraktiver.

Bsp. 1: Ein stetig wachsender Teil der Stadt-Bevölkerung lebt bewusst ohne Auto – diesen Trend gilt es jetzt zu fördern. In der Stadt Zürich hat der Motorisierungsgrad zwischen 2002 und 2009 um 9 Prozent abgenommen. Rund zwei Drittel der ZürcherInnen leben ohne eigenes Auto, im Jahr 2009 gab es pro 1000 EinwohnerInnen 362 Privatfahrzeuge.

Bsp.2: In der Stadt Zürich sind rund ein Drittel der Einwohner einer Verkehrslärmbelastung ausgesetzt, die die Immissionsgrenzwerte überschreiten (Zahl 1998, Statistisches Jahrbuch 2008). Ein unhaltbarer Zustand, der die Lebensqualität der Betroffenen klar mindert. Ähnlich sieht es auch bei der Luftverschmutzung aus. Im Kanton Zürich verursachen Schadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide Gesundheitsschäden von 555 Millionen Franken, dazu kommen 164 Millionen Gebäudeschäden und 99 Millionen an Ökosystemen.

Das grosse Umsteigepotenzial nutzen

Es gibt in Zürich ein grosses Umsteigepotenzial. Laut einer Studie des Tiefbauamts der Stadt Zürich gibt es für mehr als die Hälfte aller Autofahrten in der Stadt Zürich keine objektiven Sachzwänge (wie z.B. Beruf, Gepäckbeförderung, Schichtarbeit, schlechte ÖV-Verbindung usw.). Rund 42% dieser nicht zwingenden Autofahrten könnten ohne grössere Einschränkungen mit dem ÖV zurückgelegt werden, 21% auch mit dem Velo und 15% zu Fuss. [Quelle: Multimodale Mobilität. Schritte zur Förderung von mehr Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl. Verkehrsplanung April 2006]. Wenn nur ein Bruchteil dieses riesigen Potenzials ausgeschöpft wird, können wir eine umweltfreundlichere, effizientere und kostengünstigere Mobilität erreichen und einen wichtigen Schritt in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft leisten.

Verkehrswachstum ist kein Naturgesetz, sondern eine Folge von politischen Entscheiden. Der Verkehr wächst dort, wo auch die entsprechenden Investitionen getätigt werden. Wenn wir in Schienen statt in Strassen, in verkehrsberuhigte Quartiere und autofreie Plätze statt in den Autobahnausbau investieren, so können wir das endlose Verkehrswachstum stoppen und die Lebensqualität in Zürich massiv erhöhen. Verschiedene Städte rund um den Globus von Paris über Kopenhagen bis Seoul haben gezeigt, dass mit politischem Willen der ÖV, Fuss- und Veloverkehr enorm gestärkt werden kann, die Attraktivität der Stadt erhöht wird und alle davon profitieren: zahlreiche Städte in Europa haben Veloverleihsysteme eingeführt, London hat den

Trafalgar Square zur Fussgängerzone umfunktioniert, in Kopenhagen soll bis 2015 jede zweite Pendler-Fahrt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, Paris wandelt im Sommer Verkehrsachsen an der Seine zu einem Sandstrand um, Seoul hat eine vierspurige Autobahn abgebrochen usw.

Bsp 1: New York hat im Mai 2009 als temporäres Experiment einen Teil des Times Square in eine autofreie Flanierzone umgewandelt. Eine erste Bilanz ist positiv: Laut dem Bürgermeister Bloomberg ist das Gebiet sicherer und lebenswerter geworden, gibt es weniger Staus. Das ursprünglich auf ein halbes Jahr beschränkte Projekt wurde 2010 als bleibend erklärt und ausgedehnt. In Zürich sind die wenigen autofreien Strassen und Plätze (z.B. Bahnhofstrasse, Rennweg, Limmatquai, Niederdorf) die beliebtesten Einkaufs- und Flaniermeilen. Mit etwas Mut können wir auch in den Quartieren neue autofreie Plätze und Strassen erschaffen.

Mehr Umsatz fürs Gewerbe

Die von der Städte-Initiative geförderte Mobilität stärkt das Zürcher Gewerbe. Die Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs ist gut für die Läden in der Innenstadt und in den Quartieren, während vom Ausbau des Strassennetzes vorwiegend die peripher gelegenen Einkaufszentren an den Autobahnausfahrten profitieren.

Bsp. 1: Das Limmatquai ist für das Gewerbe deutlich attraktiver geworden, seit es im Herbst 2004 autofrei wurde. Die Besucherzahlen der Strassencafés haben sich z.B. verdoppelt – 2008 verweilten dort 961 Personen pro Tag, 2004 waren es nur 473 (Tages-Anzeiger 16.12.2009). Auch am Rennweg blieben die Umsätze und Frequenzen stabil, nachdem Parkplätze aufgehoben wurden – so das Resultat einer Studie vom Tiefbauamt der Stadt Zürich (Tages-Anzeiger, 14.5.2011).

Bsp. 2: Die Bedeutung von Parkplätzen wird deutlich überschätzt, wie eine Studie vom Tiefbauamt der Stadt Zürich verdeutlicht (Tages-Anzeiger, 14.5.2011). ÖV-BenutzerInnen sind in der Innenstadt die beste Kundschaft. Eine Untersuchung des Verbandes des Detailhandels zum Einkaufsverhalten in der Innenstadt zeigt, dass rund 70 Prozent der Kundinnen und Kunden in den Schweizer Innenstädten mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. [Quelle: Swiss Retail Federation: Einkaufsverhalten in der Innenstadt zwischen 2000-2004, Institut für Handelsförderung Köln 2004]

Bsp. 3.: Nicht nur in der Innenstadt profitiert das Gewerbe von einem starken ÖV. Das Einkaufszentrum Glatt hat einen zweistelligen Millionenbeitrag in die Glattalbahn investiert und bereits nach einem Jahr täglich rund 4000 Mehrkunden und damit auch Mehreinnahmen in dreistelliger Millionen-Höhe [Quelle: Tages-Anzeiger online, 28.12.2010].

Weniger Staus und freie Fahrt fürs Gewerbe

Es profitieren auch diejenigen von einem starken öffentlichen Verkehr, welche auf das Auto angewiesen sind – zum Beispiel das Kleingewerbe. Der ÖV kann durch die hohen Transportkapazitäten die Strassen vom Autoverkehr entlasten und es kommt zu weniger Staus; die Gewerbetreibende sind dann mit ihren Fahrzeugen schneller bei ihrer Kundschaft.

Der meiste Verkehr in der Agglomeration Zürich ist zudem hausgemacht. Der Anteil des Transitverkehrs auf den Autobahnen um Zürich ist bescheiden, der überwiegende Teil des Verkehrsaufkommens hat Ziel oder Quelle im Grossraum Zürich. Gerade dieser hausgemachte Verkehr kann sehr gut vom öffentlichen und vom Veloverkehr bewältigt werden, wenn der öffentliche Verkehr ausgebaut wird und Lücken im Velonetz geschlossen werden.

Bsp. 1: Eine Studie der Zürcher Kantonalbank zum Thema Road Pricing aus dem Jahr 2008 kommt zum Schluss, dass der Strassenbau die Staus nicht zu reduzieren vermag. Im Gegenteil: die Stauneigung nimmt sogar leicht zu. Ohne Gegenmassnahmen rechnet die Studie der ZKB für das Jahr 2025 mit 17'000 Staustunden pro Tag in der Schweiz. Bei einem weiteren Ausbau der Strasseninfrastruktur wären es gar 17'400 Staustunden pro Tag. [Quelle: Wie weiter mit dem Verkehr? Zürcher Kantonalbank 2008]

Bsp. 2: In der Stadt Zürich hat der Motorisierungsgrad zwischen 2002 und 2009 um 9 Prozent abgenommen. Rund zwei Drittel der ZürcherInnen leben ohne eigenes Auto, im Jahr 2009 gab es pro 1000 EinwohnerInnen 281 Privatfahrzeuge. [Quelle: Tages-Anzeiger, 12.10.2010]

Der ÖV ist effizienter als der MIV – speziell in den Städten

Der öffentliche Verkehr ist in den dicht besiedelten Städten neben dem Fuss- und Veloverkehr das weitaus wirtschaftlichste und effizienteste Verkehrsmittel. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann das grosse Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Zürich nicht mehr bewältigen. Nur mit Bahn, Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr können die grossen Mobilitätsströme nachhaltig und zukunftsweisend gestaltet werden. Diese Verkehrsmittel brauchen viel weniger Platz und sind damit wesentlich effizienter als der Autoverkehr.

Bsp.: Die 1200 Sitzplätze eines Zürcher S-Bahnzuges entsprechen in der Stosszeit etwa 1100 Autos oder einem Stau von über 7 Kilometer Länge. Auch das Tram ist viel effizienter: Ein einziges Cobra-Tram hat 90 Sitzplätze, was einer stehenden Auto-Kolonnen von rund 500 Metern gleichkommt.

Die Stadt gehört dem Fuss- und Veloverkehr

In den Städten sind der Fuss- und Radverkehr die idealen Fortbewegungsmittel und haben ein enormes Ausbaupotenzial. Das Velonetz in Zürich ist aber leider heute immer noch total ungenügend. Im Veloklimatest von Pro Velo Schweiz, der die Velotauglichkeit von Schweizer Städten untersucht und an dem sich knapp 10'000 Personen beteiligt haben, hat Zürich auf dem zweitletzten Rang «ungenügend» abgeschnitten, nur Freiburg war noch schlechter.

[www.veloklimatest.ch/]

Um das riesige Potenzial des Radverkehrs in Zürich auszuschöpfen, braucht es ein lückenloses, sicheres, direktes Velowegnetz, das auch die Sicherheit der FussgängerInnen garantiert.

Dringend notwendig sind genügend überdachte und sichere Veloabstellplätze bei allen wichtigen Zielen und Quellen des Veloverkehrs. Auch ein Gratis-Veloverleihsystem wie es seit kurzem in Biel, Luzern oder Lausanne eingeführt worden ist, erhöht die Attraktivität des Radverkehrs und damit des Stadtverkehrs.

Bsp. 1: Über die Hälfte aller in Zürich mit dem Auto zurückgelegten Strecken sind kürzer als 5 Kilometer (Stadt Zürich, Statistik: Hin und Zurück. Verkehrsströme in der Stadt Zürich 7/2008), jede achte Autofahrt in der Schweiz endet schon nach einem Kilometer. Die Mehrheit dieser Fahrten lassen sich ohne Komforteinbusse zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV zurücklegen. [Quelle: Mikrozensus 2005]

Bsp. 2: Kopenhagen zeigt auf, wie gross das Potenzial des Veloverkehrs ist. In der dänischen Hauptstadt soll bis 2015 die Hälfte aller innerstädtischen Fahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt

werden. Selbst wenn Zürich nicht 1:1 mit Kopenhagen verglichen werden kann, ist das Potential noch enorm.

Neue Strassen bringen mehr Verkehr

Die Erfahrungen der letzten 50 Jahre Verkehrsplanung besagen, dass mit dem Bau neuer Strassen die Nachfrage steigt. Neue Strassen lösen die Staus nicht auf, sondern verlagern sie lediglich bis zum nächsten Engpass. Die zwischen 1995 und 2000 eröffneten Nationalstrassen haben innerhalb von wenigen Jahren ein zusätzliches Verkehrswachstum von 15 bis 20% verursacht.

Bsp.1: Seit der Eröffnung des Uetlibergtunnels ist die Frequenz von 44'000 im Oktober 2009 unterdessen bereits auf rund 60'000 Autos pro Tag gestiegen; die Zahlen haben sich in kurzer Zeit um fast einen Drittel erhöht.

Bsp.2: Am Baregg wurde bereits ein Jahr nach der Eröffnung der dritten Röhre im Sommer 2004 eine Zunahme des Verkehrsaufkommens von 20 Prozent erreicht.

ÖV, Fuss- und Veloverkehr sind klimaschonend und sparen Energie

Die Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs ist ein wichtiges Instrument im Kampf gegen die Klimaerwärmung. Der Verkehr war in der Schweiz 2009 für über 43 Prozent der CO₂-Emissionen gemäss CO₂-Gesetz verantwortlich – Tendenz steigend.

Der öffentliche Verkehr verbraucht für dieselbe Transportleistung nur einen Bruchteil der Energie, welcher der MIV verpufft. Die Städte-Initiative ist daher ein wichtiger Schritt in Richtung einer nachhaltigen Energiewirtschaft mit dem Fernziel 2000-Watt-Gesellschaft. Das gleiche gilt für den Fuss- und Veloverkehr, deren Energieeffizienz kaum zu schlagen ist.

Öffentliche Hand und Privathaushalte sparen viel Geld

Der Ausbau des ÖV sowie der Fuss- und Velowegnetze ist für die öffentliche Hand kostengünstiger als der Strassenbau. Die Realisierung einer zweispurigen Bahnlinie kostet etwa gleich viel wie eine zweispurige Strasse, mit dem Unterschied, dass auf der Bahnlinie ein Vielfaches an Personen befördert werden kann.

Auch Private fahren mit dem ÖV günstiger. Jährlich werden pro Haushalt in der Schweiz durchschnittlich 11'500 Franken ins Auto investiert (gemäss TCS 2007). Die Kilometerkosten des ÖV sind zwei- bis dreimal günstiger. Wer weniger Auto fährt oder die kombinierte Mobilität nutzt (z.B. Carsharing wie Mobility) spart viel Geld. Das ist besonders für Familien von Interesse.

Bsp.1: Allein die Sanierung der Hardbrücke kostet die SteuerzahlerInnen 100 Millionen Franken, für den Bau von Stadttunnel, Waidhaldetunnel und Westast sind 2,4 Milliarden Franken budgetiert. Angesichts der knappen finanziellen Mittel des Bundes und des Kantons Zürich ist dies eine enorme Geldverschwendung, werden die Engpässe mit dem Bau neuer Strassen doch nur verschoben, was wiederum neue Ausbauten erfordert.

Bsp. 2: Die Kosten aller in der Schweiz bis ins Jahr 2027 geplanten Strassenprojekte würden bei einer vollständigen Realisierung rund 100 Milliarden Franken kosten. Um den prognostizierten Mehrverkehr vollumfänglich mit Investitionen in den ÖV aufzufangen, würde dafür schon ein Viertel dieser Summe ausreichen. [Quelle: Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr. Metron 2004. Strassenbauatlas 2007, www.umverkehr.ch]

Weniger Strassenverkehr schafft Arbeitsplätze

Der Ausbau des ÖV schafft Arbeitsplätze und ist damit auch im Interesse der Volkswirtschaft. Bereits eine Umlagerung von einem Drittel der Treibstoffzölle auf den ÖV könnte bis ins Jahr 2025 unter dem Strich bis zu 14'000 neue qualifizierte Arbeitsplätze schaffen. [Quelle: Econcept, «Arbeitsplätze durch Umlagerung von Treibstoffzollgeldern», 2006, umverkehr]

Gesunde Mobilität fördern

Immer mehr Menschen in der Schweiz leiden an Übergewicht. Vor allem bei Kindern gibt diese Entwicklung Anlass zur Sorge. Mehr als ein Drittel der Bevölkerung bewegt sich zu wenig. Sichere, durchgehende Velowege und ein attraktives Fusswegnetz animieren zu einem gesünderen Mobilitätsverhalten, ersetzen gesundheitlich fragliche Diäten und das teure Fitness-Center. [Quelle: Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz]

Luftverschmutzung kann Gesundheit schädigen

Durch die Luftverschmutzung entstehen in der Schweiz Gesundheitskosten von insgesamt 1,6 Milliarden Franken pro Jahr. Allein die Feinstaubkonzentration in der Luft verursacht jährlich rund 3700 «vorzeitige» Todesfälle. Der Strassenverkehr ist einer der Hauptverantwortlichen für die Verbreitung von Feinstaub. Praktisch die gesamte Bevölkerung der Stadt Zürich wohnt in Gebieten, wo die Feinstaub-Belastung über dem Immissionsgrenzwert liegt [Quelle: Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich, www.pm10.ch und www.krebsliga.ch]

Lärm ist ungesund

In der Schweiz ist etwa eine Million Menschen übermässigem Lärm ausgesetzt, der die Belastungsgrenzwerte überschreitet. Der motorisierte Strassenverkehr ist mit über 50% der Fälle jene Lärmquelle, welche die meisten Personen belastet. Die dauernde Lärmbelastung macht krank: sie hat erhöhte Herzfrequenz und Blutdruckwerte zur Folge, was zu Herzkrankheiten bis hin zum Herzinfarkt führen kann. [Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU]