

Inhalt

Nr. 3
April 2006

Seite 2
Anzeige 1. Mai Fest der SP

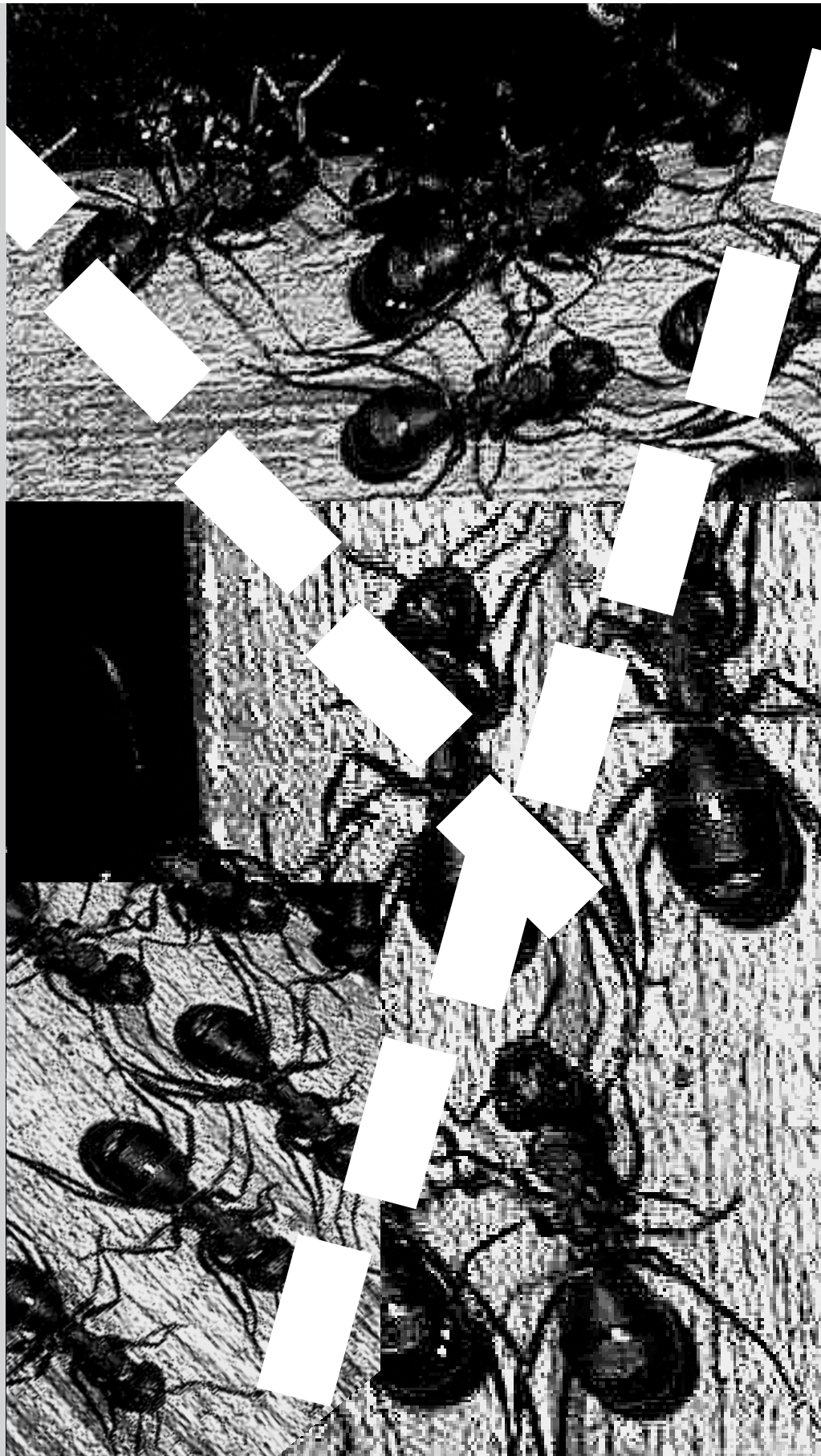
Seite 3
Editorial/Quer

Seiten 4/5
Der Vorstand SP7,
Jahresbericht 2005 des
Präsidiums

Seiten 6 bis 14
Verkehrskonzept der SP
Stadt

Seiten 14 und 15
1. Mai Kundgebungen in Zürich

Seite 16
Abstimmungsempfehlungen,
Agenda



Die SP feiert am 1. Mai.

Mit Moritz Leuenberger, Bundes-
präsident, Regine Aeppli,
Regierungsrätin, und Markus Notter,
Regierungsrat.

Ort: Bäckeranlage, 8004 Zürich

Editorial

Verkehrskonzepte und konzeptuelle Titelbilder

Liebe Genossinnen und Genossen

Eine vernünftige, nachhaltige Verkehrspolitik basiert auf den drei Säulen Vermindern, Verbessern, Verlagern, schreiben die VerfasserInnen des Positionspapiers zur SP Verkehrspolitik der Stadt Zürich. Als Hauptthema wird in dieser Ausgabe des Info7 das Positionspapier in aller Ausführlichkeit zur Diskussion gestellt. An der Vorstandssitzung der SP Stadt Zürich stellte Marlene Butz, diplomierte Geografin, Mitglied der Arbeitsgruppe Verkehr und Gemeinderätin der SP6, das Konzept vor. Chef der Arbeitsgruppe Verkehr ist übrigens André Odermatt, Gemeinderat SP7.



Die Titelbildgestaltung des Info7 beruht auf einem einfachen thematischen Konzept. Das Hauptthema wird mittels sinnvollen Bildinhalten frei umschrieben. Ich nenne diese Titelbilder konzeptuell. Einige Titelbilder verstehen sich von selbst. Andere bedürfen vielleicht zusätzlicher Erläuterungen. Anhand der vorliegenden Ausgabe möchte ich diese Erläuterung leisten.

Das Thema ist die Verkehrspolitik: Abgebildet sind **Ameisen** und eine Abfolge von unregelmässig in einer Reihe aufgemalten Strichen in der Form eines **Y**, als **Sicherheitslinie** auf einer Strasse zuordenbar.

Ameisen, Formicoidea, Überfamilie der **Hautflügler** innerhalb der Unterordnung **Apocrita**, Aculeata. Die Zahl der Arten wird weltweit auf etwa 15 000 geschätzt. Alle Arten sind staatenbildend. Sie leben in zum Teil riesigen Verbänden mit über 20 Millionen Individuen.

Strassenverkehrsgesetz Art. 34 Rechtsfahren 1) Fahrzeuge müssen rechts, auf breiten Strassen innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte fahren. Sie haben sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten, namentlich bei langsamer Fahrt und auf unübersichtlichen Strecken. 2) Auf Strassen mit Sicherheitslinien ist immer rechts dieser Linien zu fahren.

Hauptgesprächspunkt ist das Konzept von Kanton und Stadt, den **Autobahn Y-Ast Hardturm-Sihlquai** als Nationalstrasse 3. Klasse über Pflingstweidstrasse/Hardbrücke und Sihlquai zu führen.

Martin Johann Nobs
Redaktor Info7

quer

Die Fernmeldekommission des Nationalrates sagt Nein zur Swisscom-Privatisierung. Da die SP und die SVP geschlossen stimmen, tritt das Gremium mit 13 zu 11 Stimmen überhaupt nicht auf die Vorlage ein. Die Privatisierungspläne des Bundesrates sind zwar damit noch nicht definitiv gescheitert, aber ihre rasche Umsetzung ist in weite Ferne gerückt (red.).

quer

Trotz gegenteiligen Anträgen will der Bundesrat nichts von einer Privatisierung der Schweizerischen Unfallversicherung (Suva) wissen. Die Suva soll auch in Zukunft für die auf dem Bau, in der Industrie und in der Verwaltung tätigen Personen zuständig sein. Neben diesem Teilmonopol darf die Suva neu die Vermögensverwaltung für Pensionskassen und öffentlich-rechtliche Institutionen übernehmen (red.).

quer

Der Vorstand der SP Zürich 7

An der 106. Generalversammlung der SP7 vom 6. April 2006 wurden

Marianne Aubert als Präsidentin und
Paul Sprecher als Kassier in ihren Ämtern bestätigt.

Wiedergewählt wurden:

- Barbara Gavez
- Sarah Müller
- Martin J. Nobs
- Ruedi Nöthiger
- Catherine Pelli
- Patric Ricklin

Neu in den Vorstand wurde Eva-Maria Würth gewählt. Die Verteilung der Ressorts erfolgt an der ersten Sitzung nach der GV Mitte April 2006.

Aus dem Vorstand zurückgetreten sind mit Dank und Applaus für die geleisteten Dienste Gabrielle Marti, Martin Sarbach und Andreas Schäfli.

Jahresbericht 2005 des Präsidiums

Die SP7 hat ein stabiles Jahr hinter sich: spannende, gut besuchte Veranstaltungen, monatliche Vorstandssitzungen, kontinuierliche Neubesetzung des Präsidiums, stetige Einnahmen bei zurückhaltenden Ausgaben, routinisierte Standaktionen und als wichtigstes politisches Thema: eine erfolgreiche Wahlkampf-vorbereitung gemeinsam mit der SP8. Was will man mehr? Wir glauben nicht, dass das „Mehr“ vor allem als steigende Quantität zu verstehen ist. Noch mehr Veranstaltungen sind in einer derart aktivierten Grossstadt kaum gefragt. Zusätzliche Einnahmen sollten wir nie verschmähen – wir haben aber eindeutig keinen Anreiz, auf Sektionsebene „mehr“ zu wollen. Wollen wir ein „Mehr“ an Wahlkämpfen,

Standaktionen, Sitzen im Parlament? Nein und Ja. Die SP steht komfortabel da und bestimmt das politische Geschehen in der Stadt seit Jahren massgeblich. Wir haben erfahren, dass es zunehmend schwierig wird, als Linke Stabilität zu verkaufen. Aufrufen zur Veränderung liegt uns am Herzen. Aber „Verändert mit uns die Welt – wählt uns wieder!“ wäre fast ein Eingeständnis des eigenen Scheiterns.

Wie wär's mit einem Mehr an Qualität? Im laufenden und kommenden Jahr möchten wir noch mehr Informationen an euch weitergeben, Zusammenhänge aufzeigen, über Zukunftsvisionen nachdenken. Wir möchten euch Menschen vorstellen, die auf einem Gebiet mehr wissen und davon berichten. Wir fordern euch auf, mehr zu diskutieren. Und hoffen, dass ihr und wir dadurch in

der Lage sein werden, unsere Meinungen überzeugt zu bilden und zu vertreten. Gerade weil die kommenden politischen Themen die Partei spalten könnten, ist es wichtig, fundierte, positive und zukunftsgerichtete Lösungen zu finden und bekannt zu machen. Deshalb streben wir noch mehr Transparenz und Nachfragen an, so dass wir in der Lage sein werden, Verantwortung für die kommenden Entwicklungen zu übernehmen. Wir danken in erster Linie allen ehrenamtlich tätigen Mitgliedern (sei es als Delegierte, VerteilerInnen, StandbetreuerInnen) und dem ganzen Vorstand, ohne die ein Verein nicht funktionieren würde. Danke den Behördenvertretern und -vertreterinnen, die uns informiert halten und am politischen Geschäft teilhaben lassen.

Veranstaltungen in Überblick

- 26. April 2005
Diskussion zur Abstimmung „Schengen/Dublin“ mit Markus Notter, Moderation Burkhard Frey.
- 2. Juni 2005
Drogenpolitik der Stadt Zürich mit Michael Herzig, Leiter Ambulante Drogenhilfe, Eveline Winnewisser, Leiterin Suchtpräventionsstelle, Urs Vontobel, Leiter FRANKENTAL, Christoph Zeltner, Stv. Chef Betäubungsmittelfahndung, Werner Bantli, Chef Fahndung, Moderation Yvonne Müller
- 8. Juli 2005
Sommerfest auf der Weinegg gemeinsam mit der SP8
- 30. Aug. 2005
Mitgliederversammlung SP7 und 8 zu den Gemeinderatswahlen 2006
- 29. Sept. 2005
Werte und Visionen versus Realpolitik mit Sepp Estermann, Andi Gross, Andreas Herzog, Paul Sprecher, Moderation Sarah Müller und Andi Schäfli
- Im Nov. 2005
Bildungspolitik, Jugendarbeitslosigkeit mit Chantal Galladé, Julia Gerber-Rüegg, Ralf Margreiter und Jacqueline Badran, Moderation Andi Schäfli
- 2. Dez. 2005
Chlaushöck in der Stiftung Dapples gemeinsam mit der SP8
- 17. Dez. 2005
Wahlveranstaltung „Wir hüten Ihre Kinder im Artergut“
- 13. Jan. 2006
Wahlveranstaltung „Mozart würde SP wählen“.

Marianne Aubert und
Burkhard Frey

Neu im Vorstand der SP 7

Eva-Maria Würth



Geboren und aufgewachsen bin ich in der Ostschweiz am Bodensee. Seit 10 Jahren lebe

ich in der Stadt Zürich. Nach absolvierter Primarlehrerinnen-ausbildung studierte ich Bildende Kunst an der Hochschule für Gestaltung und Kunst in Luzern.

Heute 34-jährig, arbeite ich seit dem Jahr 2000 als bildende Künstlerin. Gemeinsam mit meinem Partner realisiere ich in Teamarbeit prozessorientierte, installative Kunstprojekte zum Thema Kommunikation. Im Teilpensum unterrichte ich an

der Hochschule für Gestaltung und Kunst in Luzern.

Letztes Jahr trat ich der SP bei. Ich setze mich ein für eine ökologische, lebensfreundliche Stadtentwicklung, kulturelle Anliegen und die Gleichstellung von Frau und Mann.

Auszüge aus dem Positionspapier zur Verkehrspolitik der SP Stadt Zürich

Einleitung

In den letzten 30 Jahren war die Verkehrspolitik stark geprägt vom Versuch, die individuellen Bedürfnisse nach Mobilität zu befriedigen, indem die Verkehrsinfrastruktur vor allem für das Auto nachfrageorientiert geplant wurde. Erstaunt stellte man fest, dass diese zusätzlichen Kapazitäten schnell wieder aufgebraucht waren. Verkehrszunahmen sind aber kein Naturgesetz; der Verkehr lässt sich lenken und beeinflussen. Der Gesinnungswandel von der Nachfrage- zur Angebotsorientierung und der Wille zum bewussten Beeinflussen der Mobilität setzen sich langsam durch. Die Menge des motorisierten Individualverkehrs muss gesenkt werden. Eine seit Jahrzehnten verfehlte Verkehrspolitik kann aber nicht auf einen Schlag verändert werden. Das vorliegende Papier zeigt auf, mit welchen teilweise kleinen Schritten Massnahmen ergriffen werden können, die zu einer vernünftigen, nachhaltigen Verkehrspolitik führen. Dabei wird bewusst ein pragmatischer Ansatz gewählt, der sich am politisch Machbaren orientiert.

Eine vernünftige, nachhaltige Verkehrspolitik basiert auf den drei Säulen Vermindern, Verbessern, Verlagern.

Vermindern heisst:

- Raumplanerische und siedlungsplanerische Massnahmen ergreifen, die die Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete vermischen, zusammenführen und mit attraktiven Angeboten für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr vernetzen.
- Zersiedelung bekämpfen, Verdichtung fördern, damit der ÖV in der Lage ist, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu bewältigen und dadurch möglichst wenig Emissionen entstehen.

Verbessern heisst:

- Es ist stets die effizienteste Verkehrsart zu fördern: Fuss- und Veloverkehr vor dem öffentlichen Verkehr vor dem motorisierten Individualverkehr. Zudem ist die kombinierte Mobilität (z.B. ÖV / CarSharing) besser zu verankern.
- Der Strassenraum und die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sind mit Blickwinkel auf diese Prioritätenfolge zu gestalten.
- Die Verkehrssicherheit ist mit gestalterischen, betrieblichen und rechtlichen Massnahmen zu erhöhen.
- Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten ist zu fördern, d.h. der Stärkere nimmt auf den Schwächeren Rücksicht.

- Die bestehende Infrastruktur des ÖV-Netzes und die vorhandenen Strassen sind besser auszunutzen.

Verlagern heisst:

- Allgemein: Der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität sollen an Attraktivität gewinnen; dadurch soll das Umsteigen gefördert werden.
- Damit die Quartiere vom Durchgangsverkehr befreit werden, braucht es Strassen, die diesen Verkehr aufnehmen. Auf solchen Strassen geschieht auch noch anderer Verkehr.
- Die Bevölkerung, die an stark befahrenen Strassen lebt, ist mit geeigneten Massnahmen insbesondere vor dem Lärm zu schützen (z.B. Temporeduktionen, Lärmschutzmassnahmen wie Einhausungen der Strassen).

Fuss- und Veloverkehr

Der Fussverkehr und der Veloverkehr sind die effizientesten Verkehrsarten bezüglich Raumbedarf, Energieverbrauch, Umweltbelastung (Lärm und Luft), Verkehrssicherheit und Gesundheit. Es fehlt aber oft an Struktur und Kultur in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr. Kleinräumig vernetzte Wege im Zentrum und in den Quartieren laden ein, sich zu Fuss oder mit

dem Velo fortzubewegen. Auf abgelegenen Routen, in Unter- oder auf Überführungen oder auf Trottoirs entlang stark befahrener Strassen geht man nicht gerne zu Fuss und fährt ungern mit dem Velo. Umwege, lange Wartezeiten beim Überqueren von Strassen oder grosse Höhenunterschiede verschlechtern die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr. Für den Veloverkehr ist zusätzlich entscheidend, ob an den Zielorten – auch am Arbeitsort – das Velo (inkl. Helm und Regenschutz) sicher und geschützt parkiert werden kann.

Während 1970 im Arbeitspendelverkehr der Langsamverkehr noch 30 Prozent ausmachte (neben MIV und ÖV), sank diese Zahl auf 14 Prozent im Jahre 2000. Einerseits sind die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort durchschnittlich länger geworden und andererseits kommt gerade auf Distanzen unter 10 Kilometern, die an sich für den Langsamverkehr optimal geeignet wären, das Auto – und nicht etwa der öffentliche Verkehr – vermehrt zum Einsatz.

Massnahmen

- **Strassenraumgestaltung:** Platzbereiche müssen aufgewertet werden. Möglichkeiten hierzu zeigt der kommunale Verkehrsplan. Breite Trottoirs, durchgehende Velowege und
- auf der Wunschlinie gelegene, ebenerdige Fussgängerquerungen gehören dazu. Dank Aufwertungsmassnahmen bei der Strassenraumgestaltung werden sich mehr Leute lieber zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen. Der Fuss- und Veloverkehr kann so attraktiv werden, dass ihn die VerkehrsteilnehmerInnen gerne – und vorschriftsgemäss – nutzen.
- **Fusswegverbindungen und Velowege müssen sicher und zusammenhängend sein.** Unterbrochene Velowege und schlecht platzierte Fussgängerquerungen senken die Attraktivität für FussgängerInnen und insbesondere auch für ungeübte VelofahrerInnen. Signalisationen, Markierungen und andere gestalterische Massnahmen müssen sorgfältig ausgewählt werden. Trottoirs und Velostreifen müssen besser gegen illegales Parkieren geschützt werden.
- **Neue Siedlungsgebiete mit einem Fusswegnetz planen und bauen:** Viele neue Siedlungsgebiete werden für das Auto gut erschlossen, oftmals fehlt aber eine Erschliessung und die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr.
- **Verknüpfung der Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr mit dem öffentlichen Verkehr** mit dem Ziel, per Velo oder zu Fuss schnell und attraktiv zu Bus, Tram und Zug zu gelangen.
- Werbung für **Walking** z.B. für den Arbeitsweg. Zu Fuss gehen muss "in" werden.
- **Veloabstellplätze** bei den ÖV-Haltestellen müssen so ausgestaltet sein, dass die Velos in unmittelbarer Nähe zum Ein- und Ausstiegsort der öffentlichen Verkehrsmittel sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Zusätzlich sind Deponiereinrichtungen für Regenkleider und Velohelme zu schaffen.
- Die VelofahrerInnen brauchen **Routen**, die ein sicheres, zügiges, konfliktarmes und legales Vorkommen gewährleisten. Dem Veloverkehr sind daher attraktive, separate Verbindungen abseits der Fussverkehrsflächen anzubieten, in der Regel auf der Fahrbahn. Diese Veloverkehrsflächen müssen von Anfang an in die Planungen einbezogen werden. Das Aufpinseln von meist zu schmalen Velo-streifen am (bombierten) Fahrbahnrand reicht nicht.
- Einrichten von **Mobilitätszentralen** mit umfassender Mobilitätsberatung. Die Schalter müssen zentral liegen und mit einem zeitgemässen Internetangebot erreichbar sein. Die

Beratungen müssen individuell und umfassend sein und im Bezug auf die Prioritäten der Verkehrspolitik erfolgen.

- Veranstaltungen zum internationalen Tag „**In die Stadt ohne mein Auto**“ am 22. September durchführen.
- Sportlich zum Sport – Mach mit! Sport treiben steht für Fitness, Gesundheit und Spass. Schon der Weg zum Sport kann sportlich sein. Mit einer Kampagne geht der Kanton Bern voran. Unterstützt vom Bund fördert er eine aktive Mobilität, die kürzere Strecken mit Velos, Skates oder zu Fuss zurücklegt (Human Powered Mobility), den Öffentlichen Verkehr nutzt oder Auto-Fahrgemeinschaften bildet.

Für Zürich heisst dies:

Für den Fussverkehr wurden in den letzten Jahren einige deutliche Verbesserungen erreicht: Neben dem Fussgängerstreifen von der Bahnhofstrasse zum Hauptbahnhof gelangt man nun auch auf der Seite Löwenstrasse bequem und ebenerdig zum HB. Der Schaffhauserplatz wurde umgebaut, die FussgängerInnen können den Platz nun ebenerdig queren, und die Unterführung wurde abgebrochen. Diverse neue Brücken schliessen wichtige Lücken im Fusswegnetz. Und der Bucheggplatz kann seit November 2005 via Bucheggstrasse ebenerdig erreicht

werden; auch hier wurde die Unterführung geschlossen. Die ebenerdige Querung in Richtung GZ Buchegg wird 2006 folgen.

Weitere Verbesserungen sind nötig. Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs sind oft unspektakulär, weil häufig „Details“ darüber entscheiden, ob ein Raum für FussgängerInnen attraktiv ist oder nicht. Hier liegt jedoch auch eine Chance, denn viele Verbesserungen können kostengünstig und ohne grossen Aufwand erreicht werden.

- Ein Raum hat für FussgängerInnen eine hohe Aufenthaltsqualität, wenn er mehr oder weniger vom Motorfahrzeugverkehr geschützt ist und Sitzgelegenheiten sowie idealerweise Bäume und ein Brunnen vorhanden sind.
- Die Trottoirs müssen besser vor illegalem Parkieren geschützt werden. Zu oft werden Fahrzeuge so auf dem Trottoir hingestellt, dass der FussgängerIn keine andere Möglichkeit bleibt, als auf die Fahrbahn auszuweichen. Trottoirs gehören den FussgängerInnen und weder den illegal parkierten Autos noch Plakatständern, die von den Geschäften zum Teil mitten auf das Trottoir gestellt werden, noch z.T. von der Stadt offiziell fest montierten Pfosten und Tafeln.

- An Kreuzungen müssen über alle Fahrbahnen Querungsmöglichkeiten angeboten werden. Es gibt Beispiele in Zürich, wo man nicht direkt auf die gegenüberliegende Seite gelangen kann, sondern nur über die drei anderen Strassen – was einen grossen Umweg bedeutet (Bsp: Ecke Kornhausstrasse / Nordstrasse).
- Die ehemaligen Wohnstrassen heissen seit einigen Jahren Begegnungszonen. Sie können in Wohnquartieren, aber auch in Geschäftsvierteln, vor Bahnhöfen oder in der Altstadt signalisiert werden. Eine Begegnungszone lebt von der Koexistenz der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen. Fahrzeuge sind (sofern nicht anders geregelt) zugelassen. Es gilt Tempo 20, und die FussgängerInnen haben Vortritt.
- In Zürich gibt es grosse Gebiete, die den Charakter einer Fussgängerzone haben. Sie sind aber nicht als solche signalisiert, sondern lediglich mit einem Fahrverbot belegt. Um den FussgängerInnen in diesen Zonen konsequent Vortritt zu gewähren, wäre es angezeigt, die Gebiete zu Fussgängerzonen umzusignalisieren und damit die Signalisation der bestehenden Praxis anzupassen.

Ausbau eines durchgehenden, separaten Veloverkehrsnetzes, wenn möglich auf Eigentrassee. Beispiel: Vollständige und

konsequente Routenführung von Wollishofen entlang Hafen Enge und Arboretum zum Bürkliplatz.

Ausreichende Anzahl von witterungsgeschützten, diebstahlsicheren Veloabstellplätzen bei allen wichtigen Umsteigestationen.

Tangentialverbindungen von Stadtkreis zu Stadtkreis (Hardbrücke).

Ausreichende Velo-PP in Eingangsnähe bei jedem neuen Gebäude für Wohn- oder Arbeitsnutzung.

Einrichten von genügend Velo-PP an den Eingängen von Fussgängerzonen bzw. bei den Eingängen zu den Läden und insbesondere Einkaufszentren.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bezüglich Raum- und Energiebedarf, Umweltbelastung (Lärm und Luft) und Verkehrssicherheit effizienter. Dazu drei Beispiele:

1. Eine zweigleisige Bahnstrecke vermag bis 200'000 Menschen im Tag zuverlässig, sicher und pünktlich zu transportieren. Bei einer zweispurigen Strasse stockt der Verkehr bereits bei 20'000 Fahrzeugen; der Besetzungs-

- grad eines Autos beträgt im Durchschnitt 1.2 Personen.
2. Die Bahn benötigt an Werktagen zu Pendlerzeiten in dicht besiedelten Gebieten und als Verbindung von Zentren 10 Mal weniger Energie als das Auto.
3. Ein Tramzug oder 250 Autos fahren 300 PendlerInnen zur Arbeit.

Oft wird behauptet, der ÖV stosse an seine Kapazitätsgrenzen. Das stimmt für die Spitzenzeiten, in denen das Angebot ausgebaut werden muss. Dazwischen ist die Auslastung der Schweizer Regionalzüge – und dies gilt auch für den ZVV – noch keineswegs erreicht. Für den Freizeitverkehr abseits der Pendlerzeiten bestehen noch grosse Kapazitäten.

Die nachfolgenden Förderungs-massnahmen sollen aufzeigen, wie Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs mit knappem Geld möglich sind.

Massnahmen:

- **Kapazitätsengpässe des Netzes beheben**
- **Netzfähigkeit des ÖV verbessern.** Während die Zentrum-Peripherie-Beziehungen des ÖV gut funktionieren, sind die Verbindungen zwischen peripheren Orten zeitraubend und „umsteigeintensiv“. Prioritär auszubauen sind ÖV-

Tangentialverbindungen parallel zu den MIV-Hauptverkehrsachsen.

- **Gezielter Ausbau des bestehenden Bus- und Tramnetzes**
- **Bessere Anknüpfung des Bus- und Tramnetzes an die S-Bahn-Stationen.**
- **Weitere Beschleunigungsmassnahmen für Busse** (elektronische Massnahmen, separate Busspuren, technische Massnahmen wie Sesam, Baustellenmanagement).
- **Verbesserung der Informationssysteme** in den öffentlichen Verkehrsmitteln und an den Haltestellen (z.B. Realzeit-Informationen an allen Haltestellen). Dabei ist besonders zu beachten, dass die Informationen auch für Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung zugänglich sind.
- **Zeitliche und örtliche Attraktivitätssteigerung bei Umsteigebeziehungen**, indem schlanke Anschlüsse gewährleistet und die Umsteigeorte attraktiv gestaltet werden.
- **Sauberkeit und Sicherheit in Bus, Bahn und Tram:** Bei der Pflege und Instandhaltung der Fahrzeuge darf nicht gespart werden, weil das Image und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stark davon abhängen, ob sich die Fahrgäste sicher und wohl fühlen. Dazu gehört auch der konsequente

Einsatz von Partikelfiltern bei Dieselbussen. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind weitere entscheidende Faktoren der Beliebtheit der öffentlichen Verkehrsmittel. Als Frühwarnsystem dient die Kundenzufriedenheitsmessung des ZVV, welche weiterhin regelmässig vorgenommen werden muss.

- Der ÖV muss weitere Anstrengungen unternehmen, die Bedürfnisse der Freizeitmobilität abzudecken. Dazu gehören viel Aufklärung, Netzanpassungen, attraktive Nachtangebote, Zusammenarbeit mit Taxiunternehmen/Rufbussen, Zusammenarbeit mit Veranstaltern...
- Keine Konkurrenzierung von ÖV-Knoten durch den Bau von Aus- und/oder Einfahrten von Hochleistungsstrassen.

Konkret heisst das für die Stadt Zürich:

- Bau der Durchmesserlinie und des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse, Behebung des Engpasses auf der Linie Zürich-Winterthur
- Einrichtung von tangentialen S-Bahn-Verbindungen Limmattal-Zürich Nord und Limmattal-linkes Zürichseeufer mit einer Haltestelle „PJZ“ beim Hardplatz.
- Überprüfen des VBZ/ZVV-Netzes: Es muss sicher-

gestellt sein, dass nebst den sehr gut funktionierenden Zentrum-Peripherie-Beziehungen auch die immer öfter nachgefragten Verkehrsbeziehungen zwischen „peripheren“ Orten effizient funktionieren. Dieses wichtige Feld dürfen wir nicht dem MIV überlassen.

- Bau der SZU-Haltestelle Hürlimann.
- Bau der geplanten Tramlinie 1, Verlängerungen 8, 18, Tangente Schwamendingen – Affoltern für den innerstädtischen Verkehr und Vorantreiben der Stadtbahnprojekte Glatttal und Limmattal zur Verknüpfung der Agglomeration mit der Stadt.
- Bessere ÖV-Anbindung der Science City auf dem ETH-Standort Höggerberg.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Besetzungsgrad der Autos beträgt im Durchschnitt 1.2 Personen. Es werden immer schwerere und schnellere Autos gekauft. Der MIV belastet die Wohnqualität der Bevölkerung, die Attraktivität des öffentlichen Raumes, die Luftqualität; er verursacht Lärm und benötigt sehr viel Raum. Zudem stellt er bezüglich Verkehrssicherheit die grösste Gefahr dar. Die Autoverkehrsströme sind so zu

lenken, dass die negativen Auswirkungen möglichst gering sind. Die Attraktivität des Autos ist mittels push and pull-Massnahmen zu reduzieren, das heisst, dass positive und negative Anreize geschaffen werden, nicht mit dem Auto zu fahren (Bsp. für push-Massnahmen: Erhöhung des Benzinpreises, Bsp. für pull-Massnahmen: Attraktives ÖV-Angebot).

Früher ging man in der Verkehrsplanung von der Nachfrage aus: Dort, wo viele Automobilisten fahren wollten, wurde die entsprechende Strasseninfrastruktur gebaut. Immer stärker setzt sich die Erkenntnis durch, dass die Nachfrageorientierung falsch ist, dass man mittels planerischer und betrieblicher Mittel den Verkehr lenken und steuern kann und soll (Angebotsorientierung).

Nicht nur die Umweltbelastung führt dazu, dass Massnahmen zur Reduktion des MIV ergriffen werden sollten, auch bezüglich Verkehrssicherheit verursacht das Auto grosse Probleme: In den Industrieländern stehen Verkehrsunfälle bei den Schwerverletzten und Getöteten an zweiter Stelle. In der Schweiz sterben jährlich über 500 Menschen im Strassenverkehr, in Europa rund 40'000. Bei den Jungen zwischen 20 und 30 Jahren ist das Risiko, auf der Strasse tödlich zu verunglücken, am höchsten.

Massnahmen

- **Strassenraumgestaltung in Zentrums- und Wohngebieten**, die auf der Idee der Koexistenz der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen basieren.
- **Temporeduktion:** Angepasste Geschwindigkeiten reduzieren Lärm und Abgase, und sie erhöhen die Sicherheit für alle. Dabei sind auch zeitweise Ansätze wie z.B. Tempo 30 während Schulzeiten, Nachtfahrverbote usw. zu prüfen.
- **Effizientere Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur** durch Verlangsamung, Verkehrsmanagement und zeitlich flexible Lösungen.
- **Keine Ausweitung der Kapazitäten:** Bei Neubau von Strassen sollen bestehende rückgebaut oder umgestaltet werden.
- **Vision zero** ist als Ziel zu verfolgen. Der Verkehrssicherheit und der Senkung von Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle ist daher bei der Strassenraumgestaltung und bei der Festlegung von Tempolimiten und Betriebskonzepten grosses Gewicht beizumessen.
- **Partikelfilter für alle Dieselfahrzeuge:** Die Reduktion der Russpartikel senkt die PM10-Belastung (Feinstaub) der Luft einfach und effizient.

Konkret heisst das für die Stadt Zürich:

- MIV-Konzept für die Stadt Zürich:

- Der Autobahnring oder -halbring übernimmt den Durchgangsverkehr und den Verkehr zwischen einzelnen Regionen der Stadt bzw. Agglomeration Zürich, zum Beispiel Zürich West, Zürich Süd, Zürich Nord, Limmattal, Glattal. Es gibt keine direkten Autobahnverbindungen ins Zürcher Stadtzentrum.
- Von diesem Autobahnring zweigen Zugangsstrassen in die Stadt ab. Ihre Kapazität nimmt von der Autobahn her laufend ab. Die Zahl der Fahrspuren, Knotenkapazitäten und Verkehrsregelungsanlagen bestimmen die Kapazität dieser Strassen. Sie sind als Stadtstrassen gestaltet. Die Anzahl solcher Zugangsstrassen ist gegenüber heute zu reduzieren.
- Übrige Hauptstrassen verbinden die Zugangsstrassen untereinander. Sie sind als städtische Räume gestaltet. Der MIV verkehrt gleichberechtigt neben anderen Verkehrsarten und ordnet sich der Aufenthalts- und Wohnqualität unter. Die Anzahl solcher Haupt-

strassen ist gegenüber heute zu reduzieren.

- Zwischen den Hauptstrassen liegen die Tempo 30-Zonen der Quartiere. Die Quartierstrassen sind verkehrsberuhigt und wenn möglich als Begegnungszonen gestaltet. Die Durchfahrt mit dem Auto durch eine Tempo 30-Zone hindurch („Schleichweg“) ist nicht möglich. Die Tempo 30-Zonen sind gegenüber heute durch die Reduktion von Hauptstrassen zu vergrössern. Möglichst grosse Flächen sind ausschliesslich für den Fuss- und Veloverkehr reserviert (Bsp. Röntgenplatz).
- **Mischzone:** An den öffentlichen Raum der Innenstadt bestehen vielfältigste Ansprüche. Auf engem Raum müssen Verkehrsbedürfnisse, Arbeit und Freizeit sowie das Ruhebedürfnis der AnwohnerInnen unter einen Hut gebracht werden. In Tempo 30-Zonen mit einer hohen Belastung durch nächtlichen Freizeitverkehr ist eine tageszeitlich unterschiedliche Nutzung des Strassenraums ins Auge zu fassen. Tagsüber sind die Quartiere offen, in der Nacht haben nur AnwohnerInnen mit Parkplatz/Parkkarte, Taxis, ÖV und Rettungsfahrzeuge Zutritt. Alle übrigen parkieren in Parkhäusern entlang der

Hauptachsen (Beispiel Kreis 5: Parkhäuser Sihlquai, MM Limmatplatz, Welte-Furrer).

- **Parkraum**

- Die Kapazität des Parkraums in der Stadt Zürich ist nach wie vor zu gross. Es sind sowohl die absolute Anzahl Parkplätze (öffentliche wie private) zu reduzieren wie auch mittels Fahrtenmodellen die Kapazität dieser Parkplätze. Die Parkplätze sind konsequent zu bewirtschaften.
- Die Stadt Zürich engagiert sich aktiv für autoarme Wohn-, Arbeits- und Freizeitmodelle.
- Bei Bauvorhaben darf keine Mindestzahl an Parkplätzen mehr gefordert werden. Bauvorhaben für Parkierungsanlagen in bebautem Gebiet haben einen Abbau von öffentlichen Parkplätzen zur Folge.

- **Luft und Lärm:**

Prioritäten in Lärmschutz und Luftreinhaltung:

1. Anzahl der durch Lärm und Abgase belasteten Personen reduzieren. Das heisst die Anzahl Hauptstrassen ist gegenüber heute zu reduzieren (Beispiel: Flankierende Massnahmen

zur Westumfahrung, Abklassierung der Weststrasse).

2. Verringerung der Emissionen an der Quelle (Motoren, Reifen/Beläge, Rollmaterial und Gleiskörper Tram).
3. Massnahmen an Gebäuden (Lärmschutzfenster).
4. Bauliche Massnahmen wie Lärmschutzwände, Tunnels, Einhausungen usw. Diese Massnahmen sind eine teure Symptombekämpfung und dürfen keine städtebaulich unbefriedigenden Orte („Angsträume“) produzieren.

- **Prüfung des Einsatzes ökonomischer Steuerungs-/Lenkungsinstrumente**

Ökonomische Lenkungsinstrumente („Road-Pricing“, „Ökobonus“ usw.) müssen die Leute dazu bringen, aus finanziellen Gründen auf eine Autofahrt, im besten Fall ganz auf das Auto zu verzichten. Das Ziel ist die Reduktion der Verkehrsmenge. Die Einnahmen dienen dazu, die nötigen Kapazitäten für ÖV sowie Fuss- und Velowege als Alternative zum MIV bereitzustellen. Oder sie werden eingesetzt, um die Schäden an Gesundheit, Natur oder Gebäuden zu beheben, welche der MIV verursacht. Allenfalls können die Einnahmen an die Bevölkerung rückvergütet werden.

Ökonomische Lenkungsinstrumente sind keine Finanzquelle für neuen Strassenbau und sie sind kein Mittel, die Verkehrsmenge besser über den Tag zu verteilen.

Öffentlicher Raum

Die drei vorherigen Kapitel betrachten den Verkehr als System von Bewegungen von einem Ort zum anderen. In den räumlich engen Verhältnissen der Stadt verdient jedoch auch der öffentliche Raum eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Der öffentliche Raum ist ein beschränktes Gut und wird von Vielem beansprucht. Er ist Ort für Begegnungen, für Sport und Spiel, Kulturort, Umraum für Wohn- und Arbeitshäuser und auch Ort für Verkehr. Im Gegensatz zur Eisenbahn verkehrt das Auto auf den öffentlichen Strassen. Die Strassen wurden nach und nach an die Bedürfnisse des Autos angepasst, andere Bedürfnisse des Menschen an den öffentlichen Raum wurden verdrängt. Eine heutige Verkehrspolitik muss diesen Trend brechen. In einem gewissen Mass - je nach Gestaltung, Grösse oder Bedeutung einer Strasse - trägt der MIV zur Belebung, zur Urbanität oder zur Sicherheit eines öffentlichen Raums bei. Wächst die Verkehrsmenge jedoch über ein erträgliches

Mass, werten die Belastungen des MIV den öffentlichen Raum über die Massen ab.

Der öffentliche Raum soll auf verschiedene Arten aufgewertet werden:

- Abbruch von negativ konnotierten Verkehrsbauten, Klärung von räumlichen Zusammenhängen und Sichtbezügen, gestalterische Aufwertung, Begrünung.
- Ansiedlung von Erdgeschossnutzungen, welche mit dem öffentlichen Raum interagieren
- Abbau der Verkehrskapazität, Gleichberechtigung aller Verkehrsträger, Entschleunigung.
- Zürich hat zu viele unwirtschaftliche Strassenräume. Oft sind Hauptstrassen wegen dem engräumigen historisch gewachsenen Strassennetz auf zwei Achsen im Einbahnverkehr geführt. Solche Strassen müssen zusammengelegt werden. Einzelne Hauptstrassen können ganz eliminiert werden zu Gunsten von grösseren zusammenhängenden Quartieren.

Beispiele:

- Seebahnstrasse–Hohlstrasse und Sihlfeldstrasse–Weststrasse Zusammenlegung dank Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung.
- Stadtzufahrt–Einbahnverkehr in der Birmensdorferstrasse und der Zweierstrasse: Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Birmensdorferstrasse im Sinne einer Stadtzufahrt (siehe Kapitel MIV, MIV-Konzept für die Stadt Zürich; Abnehmende Kapazität Richtung Stauffacher), Abklassierung und Rückbau der Zweierstrasse.
- Öffentliche Räume um den Hauptbahnhof: Bahnhofplatz, Bahnhofbrücke, Bahnhofquai, aber auch die etwas entfernter liegenden Räume Gessnerallee, Sihlstrasse und Central werden autofrei zugunsten einer grosszügigen, von Langsamverkehr und Aufenthaltsqualität geprägten Umgebung des Bahnhofs. Ein Ersatz von unterbrochenen MIV-Verbindungen ist zu prüfen, beispielsweise mit der Öffnung der Durchfahrt Sihlquai–Kasernenstrasse mit entsprechenden Schutzmassnahmen.
- Rosengartenstrasse: nur zwei MIV-Spuren, ebenerdige Fussgängerquerungen, Ampeln, Absenkung der Bucheggstrasse zwischen

Bucheggplatz und Wehntalerstrasse.

- Die Bebauung entlang von Hauptstrassen stammt an vielen belasteten Strassen aus einer Zeit, als es viel weniger Verkehr gab und vorstädtisches Wohnen mit offenen Bebauungsformen an diesen Strassen kein Problem war. Neuplanungen entlang als Stadtzufahrten verbleibender Hauptstrassen könnten die städtebauliche Situation der heutigen Lage anpassen. Eine verdichtete Bebauung entlang solcher Hauptstrassen schirmt die dahinter liegenden Quartiere ab. Neugestaltete Strassenräume mit öffentlichen Nutzungen tragen trotz hoher Verkehrsmenge einen urbanen Charakter in die Vorstädte.
- Tempo 30-Zonen/Begegnungszonen/Mischzonen/Koexistenzonen (siehe Kapitel MIV, Tempo 30-Zonen). Für die unterschiedlichen Arten von Quartieren (Wohnen, Gewerbe/Industrie, innerstädtische Mischquartiere, Altstadt) gibt es eine Gestaltung und ein Verkehrsregime, welche alle NutzerInnen dieses Raums gleich berechtigen.

- Die Tempo 30-Zonen müssen für den Durchgangsverkehr geschlossen werden.
- Die Strassen sind so zu gestalten, dass MIV und Parkplätze sich dem Raum für Fussgänger, Kinder, Arbeitende, Ladenauslagen, Strassencafés usw. unterordnen (Beispiel Bertastrasse).
- Einzelne Strassenabschnitte müssen autofrei werden (gutes Beispiel: Röntgenplatz).
- Kurzfristig und kostengünstig realisierte Massnahmen stärken das Vertrauen der Bevölkerung, dass „etwas geschieht“. Manchenorts können kleine, unspektakuläre Projekte mit provisorischen baulichen Massnahmen an die Hand genommen werden, ohne dass komplizierte und teure Bauprojekte ausgeschrieben werden müssen. Die Bevölkerung ist oftmals wegen jahrelangen Vertröstungen frustriert und sollte von der Verwaltung Zeichen erhalten, dass ihre Mitarbeit erwünscht ist (Beispiele: Einrichten von Begegnungszonen, Sicherung der Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung mit provisorischen Massnahmen unmittelbar nach Eröffnung der Westumfahrung).

1. Mai 2006 Kundgebung in Zürich



1. Mai Slogan des SGB: **Löhne rauf! - und Lohngleichheit jetzt!**

Besammlungsort für die Kundgebung ab 9 Uhr beim Central.

Besammlungsort der SP7 10 Uhr vor dem Cafe „canale grande“, Limmatquai 118.

Demobeginn 10.15 Uhr

Umzugsroute: Limmatquai, Quaibrücke, Bahnhofstrasse, Sihlporte, Stauffacher zum Helvetiaplatz.

Schlusskundgebung auf dem Helvetiaplatz: 12 Uhr mit Doris Schüepp (VPOD), Marcella Maspero (UNT Venezuela), Roman Burger (Unia), Corinne Brischoux (Reconvilier), Sahra Ryklief (Südafrika). Anschliessend bis 18 Uhr Openairkonzerte auf dem Helvetiaplatz.

Das SP Fest findet in der Bäckeranlage im Kreis 4 statt. Der Festbetrieb ist ab 16 Uhr offen. Reden sind ab 18 Uhr von Moritz Leuenberger, Regine Aepli und Markus Notter zu hören. Elmar Ledergerber führt durch den Abend.



Der "Rote Block" am 1. Mai?

Das Podest für die Stimmen aus der Basis

Der 1. Mai ist ein Volksfest. Ein Fest der Familien, der GenossInnen aus der Basis und all jener, die nicht vergessen haben, wofür der 1. Mai tatsächlich steht. Aus diesem Grund stellen wir am 1. Mai von 16 bis 22 Uhr in der Bäckeranlage einen Lautsprecherwürfel mit dem klotzigen Namen **«Roter Block»** auf.

Es handelt es sich dabei nicht um eine linke Kampftruppe, sondern um ein offenes RednerInnenpodest, auf dem alle GenossInnen und SympathisantInnen ihre Meinung zur aktuellen Politik in dieser Stadt sagen können. Endlich mal Dampf ablassen! An diesem 1. Mai haben sämtliche GenossInnen und SympathisantInnen die Möglichkeit, sich auf den **«Roten Block»** zu stellen, um etwas zu sagen. Während fünf Minuten könnt ihr einfach mal erzählen, schimpfen, loben oder über all

das referieren, was euch schon lange auf dem Herzen liegt. Das Thema ist frei. Es sollte jedoch etwas mit uns und den sozialen Herausforderungen in dieser Stadt zu tun haben.

Spielregeln:

- Bundesräte, Regierungsräte und Stadträte sind nicht zugelassen.
- Sprechen dürfen alle GenossInnen und Sympis von 9 bis 99 Jahre.
- Das Thema ist frei, sollte jedoch soziale Anliegen beinhalten.
- Auf Angriffe auf Mitglieder aus den eigenen Reihen wird verzichtet.
- Die Reden und Referate sind auf max. fünf Minuten beschränkt.
- Die offiziellen FestrednerInnen dürfen nicht unterbrochen werden.
- Bei Andrang wird vor Ort eine RednerInnenliste erstellt und koordiniert.

SP Abstimmungsempfehlungen 21. Mai 2006

Bund: **JA** zum neuen Bildungsrahmenartikel

Kanton Zürich: **NEIN** zum Gesetz zur Verselbständigung des Universitätsspitals Zürich
NEIN zum Gesetz zur Verselbständigung des Universitätsspitals Winterthur

Stadt Zürich: **JA** zum Kredit von 30 Mio. Franken für die Wohnbauaktion 2005
JA zum Kredit von 60 Mio. Franken für die Erhöhung des Stiftungskapitals der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (SAW)

Erneuerungswahlen der 7 Kreisschulpflegen und deren Präsidien, Amtsdauer 2006 - 2010:

Die SP empfiehlt, die von den Interparteilichen Konferenzen vorgeschlagenen Listen einzulegen.

Impressum info 7

Informationsbulletin der Sozialdemokratischen Partei Zürich 7
Homepage: www.sp7.ch

Auflage:

350 (etwa 10 mal jährlich)

Verteiler:

Mitglieder und InteressentInnen der SP Zürich 7

Redaktion und Realisation

Martin J. Nobs
Neptunstrasse 57
8032 Zürich
Tel. 079 - 313 90 10
mailto:
martin.johann.nobs@bluewin.ch

Titelbild

Rudolf Mattes

„Runder Tisch SP 1, 7 und 8“ Quartiertreff Hirslanden,
Forchstrasse 248, 8032 Zürich, 20 Uhr

27. April 2006

Mai Kundgebung in Zürich, Besammlung am Central um 10 Uhr

1. Mai 2006

Vorstandssitzung SP7 Restaurant Wilder Mann, 20 Uhr

16. Mai 2006

Delegiertenversammlung der SP Stadt Zürich
Restaurant Landhus, Zürich Seebach, 19.30 Uhr

18. Mai 2006

Abstimmungssonntag

21. Mai 2006

Vorstandssitzung SP7 Restaurant Wilder Mann, 20 Uhr

6. Juni 2006

Sommerfest SP 7 und SP 8 auf der Weinegg ab 19 Uhr

30. Juni 2006

Agenda