



Immer mehr Verkehrsteilnehmer drängen auf Zürichs Strassen. Ohne vorausschauende Planung würde die Situation rasch aus dem Ruder laufen. (key)

**Zürich baut (3)** Die rasant wachsende Stadt stellt Verkehrsplaner vor grosse Herausforderungen

## «Platzmangel wird zum Problem»

Der Bauboom in der Stadt Zürich schafft zwar Wohnraum und Arbeitsplätze, aber auch zusätzlichen Verkehr. Diesen gelte es stadtgerecht abzuwickeln, erklärt Verkehrsplaner Christoph Suter.

Oliver Steimann

Gemäss den neusten Hochrechnungen wird die Einwohnerzahl der Stadt Zürich bis 2025 um 20 000 Personen zunehmen, die Zahl der Arbeitsplätze steigt im gleichen Zeitraum um 35 000. Gleichzeitig verändert sich das Mobilitätsverhalten: Vor allem der Freizeitverkehr nimmt stark zu, vor allem auch in den Nachtstunden.

Christoph Suter, Projektleiter Verkehrsplanung im Tiefbauamt der Stadt Zürich, stellt diese Entwicklung vor grosse Herausforderungen. Der für Fussgänger, Velofahrer, Autos, Busse und Trams zur Verfügung stehende Platz ist begrenzt und heute schon sehr stark ausgelastet. «Wir brauchen innovative Lösungen», betont Suter.

Neben den kommunalen Richtplänen ist sein wichtigstes Werkzeug das Gesamtverkehrsmodell der Stadt Zürich – eine ausgeklügelte Computersimulati-

on. Damit lassen sich die Verkehrsströme abbilden und künftige Engpässe voraussehen. Auch die Auswirkungen einer neuen Tramlinie kann das Modell berechnen, ebenso wie den Ausweichverkehr, der bei einer Strassensperrung entstehen würde.

### Frühzeitig ÖV bereitstellen

Obwohl Zürich wächst und baulich verdichtet wird, verläuft die Verkehrsentwicklung gemäss Suter bislang in geordneten Bahnen. «Auf den wichtigsten Achsen stagniert der motorisierte Verkehr schon relativ lange», hält er fest. Allerdings nur, weil er sehr aktiv bewirtschaftet werde. Weil die Strassen innerhalb der Stadt stark ausgelastet sind, wird die Zufahrt bereits am Stadtrand begrenzt. «Man lässt nicht mehr rein, als das System verarbeiten kann», sagt Suter. Konkret: Die Grünphasen der Ampeln an der Wehntalerstrasse, der Seestrasse oder im Limmattal sind so bemessen, dass an den nachfolgenden Kreuzungen keine Staus entstehen.

Ein weiteres Steuerungsinstrument sind die Parkplätze. Die restriktive Parkplatzerordnung für private Bauten und die Plafonierung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt «helfen uns, das Wachstum im Griff zu halten», erklärt Suter. Und natürlich profitiere man von grossen Verkehrsprojekten wie der kürzlich eröffneten Westumfahrung oder der neuen SBB-Durchmesserlinie,

die 2015 eröffnet werden soll. Dennoch: Die Anforderungen steigen, und nur eine vorausschauende Planung hilft, ein Verkehrschaos zu vermeiden.

Gerade im Hinblick auf die Boom-Quartiere in Zürich-Nord und -West betont der Verkehrsspezialist: «Es ist wichtig, in Entwicklungsgebieten frühzeitig ein gutes ÖV-Netz bereit zu stellen.» Nachträglich sei es sehr schwierig, die Leute noch zum Umsteigen zu bewegen. Dasselbe gelte für den Fussverkehr: Werde in einem neuen Quartier von Beginn weg ein engmaschiges Wegnetz geplant, könnten viele Fahrten vermieden werden. Und im Hinblick auf den wachsenden Freizeitverkehr gelte es, auch die Naherholungsräume entsprechend anzuordnen und zu erschliessen.

### Das Zentrum entlasten

Ein weiterer wichtiger Ansatz ist die Bildung von Tangenten für den ÖV. «Historisch ist der öffentliche Verkehr sehr stark auf das Stadtzentrum ausgerichtet», erläutert Suter. Doch der Hauptbahnhof, die Tramgeleise am Bahnhofplatz oder Kreuzungen wie das Bellevue oder der Bürkliplatz stossen heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Deshalb versuche man in der Verkehrsplanung, das Zentrum zu entlasten, indem man dezentrale Verkehrsknotenpunkte stärke. Beispielsweise den Bahnhof Altstetten, von dem aus das Tram Zürich-West künftig den Stadtkreis 5 er-

schliessen wird. Der gleiche Gedanke steht auch hinter dem Projekt für eine Tram Rosengartenstrasse oder der erst vage umrissenen Tramtangente Süd.

«Ein grosses Problem ist aber der Platzmangel», räumt Suter ein. Zürichs Strassen bieten nicht überall Raum für Velostreifen, separate Busspuren und Tramgeleise. Und ein gänzlich neues ÖV-System, etwa eine U-Bahn, komme aus Kostengründen wohl kaum in Frage. Deshalb gehe es auch darum, den Mischverkehr – mehrere Verkehrsträger auf derselben Fahrbahn – intelligent zu organisieren. Oder auch die S-Bahn vermehrt als innerstädtisches Transportmittel zu verstehen. «Ein bis zwei zusätzliche Haltestellen auf Stadtgebiet wären durchaus denkbar.»

### Sommerserie

Zürich wächst – und entsprechend viel wird gebaut. In ihrer Sommerserie beleuchtet die «Zürcher Landzeitung» das Bauen in der Stadt Zürich aus verschiedenen Perspektiven. Bisher erschienen: «Hier in Zürich geht die Post ab» – Architekturkritiker Roderick Höning über den Bauboom (21. Juli) / «Neubauten am laufenden Band: die Baustellen in Zürichs Westen im Überblick» (23. Juli). (zl)

### Rheinfall

## Ein Feuerwerk zur Feier von 1100 Jahren

Mehrere tausend Besucher und Besucherinnen werden am 21. August zum diesjährigen Rheinfall-Feuerwerk «Fire on the Rocks» erwartet. Gezündet wird es im Rahmen des Hauptfestes der 1100-Jahr-Feierlichkeiten der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall.

Rheinfall-Feuerwerke haben eine lange Tradition. Bereits am 15. April 1857 gab es anlässlich der Einweihung der Rheinfallbahn von Winterthur nach Schaffhausen eine Rheinfall-Beleuchtung mit Feuerwerk. In den letzten rund 60 Jahren fanden die Feuerwerke am Rheinfall jeweils am Nationalfeiertag statt. Letztes Jahr wurde der Anlass erstmals auf den zweitletzten August-Samstag verschoben. Die Verschiebung weg vom 1. August habe sich bewährt, schreibt die Interessengemeinschaft IG Rheinfall in einer Mitteilung. Das Feuerwerk wird finanziert von den Kantonen Zürich und Schaffhausen, der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall und verschiedenen Unternehmen. (sda)

### Milchbuckunnel

## Einsprachen gegen Stollen abgelehnt

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat alle Einsprachen gegen den Bau eines Sicherheitsstollens beim Züricher Milchbuckunnel abgelehnt. Die Baubewilligung für den knapp 27 Millionen teuren Bau wurde erteilt. Ein UVEK-Sprecher bestätigte eine entsprechende Meldung von «Radio ZüriSee». Die Rekurrenten, haben nun bis Mitte September Zeit, den Entscheid ans Bundesverwaltungsgericht weiterzuziehen. Am Bauprojekt hatten nicht Privatpersonen etwas zu bemängeln, sondern auch die Stadt Zürich. Der Stollen soll den Milchbuckunnel auf den neusten Stand der Sicherheitsnormen bringen. Frühstmöglicher Baubeginn ist 2011, die Bauzeit beträgt knapp zweieinhalb Jahre. (sda)

### In Kürze

#### Rega-Einsatz am Üetliberg

Zürich. Die Rega musste am Dienstagmittag einen Einsatz am Üetliberg leisten. Ein Tourist rutschte kurz vor 14 Uhr bei einem Spaziergang am Uto Kulm aus und stürzte mehrere Meter einen Abhang hinunter. Eine Sprecherin der Kantonspolizei bestätigte eine entsprechende Meldung von Radio 24. Der Mann habe sich beim Sturz am Rücken verletzt und deshalb hospitalisiert werden müssen.

#### Schadenersatzforderung

Zürich. Ein Jahr nach dem 1. Mai 2009 wurde ein Mann wegen angeblicher Beteiligung an Sachbeschädigungen in Untersuchungshaft genommen. Das Bundesgericht hat dieses Vorgehen als nicht rechtens bezeichnet (Ausgabe von gestern). Sein Mandant werde nun Schadenersatz- und Genugtuungsforderungen einreichen, teilte der Anwalt des Verhafteten gestern mit. (sda)

Anzeige

## Winterthur 2000-Watt-Gesellschaft als Ziel Stadtrat will Gegenvorschlag

Die Volksinitiative «Winergie 2050 – Winterthurs Energiezukunft ist erneuerbar» ist gültig.

Die Initiative der Grünen Winterthur verlangt mit einer Ergänzung der Gemeindeordnung, dass bis im Jahr 2050 die 2000-Watt- und 1-Tonne-CO<sub>2</sub>-Gesellschaft angestrebt wird. Ausserdem wird der Verzicht auf Atomenergie gefordert. Der Stadtrat unterstütze grundsätzlich die Stossrichtung der Initiative, schreibt er in einer Mitteilung. Er befürworte die 2000-Watt- und 1-Tonne-CO<sub>2</sub>-Gesellschaft als energie- und klimapolitisches Ziel für Winterthur.

### Zeitplan zu ehrgeizig

Ein Expertenteam bearbeitet seit Ende letzten Jahres die Grundlagen der Energiepolitik. Der Stadtrat will die Grundlagen des neuen Konzepts nach den Sommerferien verabschieden. Gemäss Mitteilung braucht es aber für die Reduktion auf eine Tonne CO<sub>2</sub> mehr Zeit, als die Initiative verlangt. Deshalb werde der Stadtrat einen Gegenvorschlag ausarbeiten lassen. Er ziehe hierfür einen Grundsatzbeschluss mit Behördenverbindlichkeit in Betracht. (sda)

## «Bike to work» Winterthurer stiegen aufs Velo um Ohne Abgase an den Arbeitsort

Wenn es ums Velo geht, zeigt sich Winterthur sportlich und umweltfreundlich.

Bei der Aktion «bike to work» von Pro Velo Schweiz haben sich im Juni 2412 Mitarbeitende aus Betrieben und der Winterthurer Stadtverwaltung beteiligt. Insgesamt radelten sie rund 330 000 Kilometer zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. Schweizweit nahm die Zahl der teilnehmenden Betriebe um 15 Prozent zu. In Winterthur beteiligten sich 46 Unternehmen (Vorjahr: 30) mit 436 Teams,

wie die Stadt Winterthur am Dienstag mitteilte. Sie belohnte die Teilnahme mit der Verlosung von drei Mal 700 Franken.

### Gesamtschweizerisch 4. Platz

Bei der Winterthurer Stadtverwaltung traten insgesamt 179 Teams in die Pedale. Sie legten eine Strecke von 102 025 Kilometern zurück und erreichten mit einer Teilnehmerquote von 15,8 Prozent gesamtschweizerisch den 4. Platz in ihrer Kategorie von 1000 bis 4999 Mitarbeitenden. In der ganzen Schweiz legten die Teilnehmenden während der Aktion mehr als 7,5 Millionen Kilometer mit dem Velo zurück. (sda)

Jetzt online:  
Schule im  
Umbruch:  
Die Hintergründe

zsz.ch