

## Der städtische öV wird geopfert, und keiner nimmt es wahr

### Die Gefahren für den städtischen öV

- Verlust der öV-Spuren aufgrund von Nutzungskonflikten im Strassenraum
- Tempo 30: Verlangsamung und nicht finanzierte zusätzliche Kosten
  - Durch die längere Fahrzeit werden zusätzliches Fahrpersonal und Fahrzeuge benötigt. Die Reisezeit steigt:
    - bei flächendeckendem Tempo 30 entstehen z.B. in der Stadt Zürich jährlich wiederkehrende Kosten von ca. 20 Mio. und Investitionen von rund CHF 70 Mio. in zusätzliche Fahrzeuge
    - Im ganzen ZVV-Gebiet betragen die jährlichen Mehrkosten ca. CHF 40 Mio.

### Die Ansprüche an den Strassenraum steigen

- Es entstehen immer neue an sich berechnigte Ansprüche an den begrenzten Strassenraum: Alleekonzepte, Velowege, Fusswegkonzepte, gestalterische Anliegen usw.
- Die Strassen in den meisten Schweizer Städten sind schmal und der Raum ist bereits für die heutige Nutzung relativ knapp (meist 1 Trottoir, 1 MiV-Spur, 1 öV-Spur pro Richtung)
- Würde z.B. in Zürich in jeder Strasse mit einer Tramspur zusätzlich eine Velospur gebaut, gingen 55% der Tramtrassen verloren.
  - Eine Verschmälerung der heute schon knappen MiV-Spur ist meist nicht möglich, da die Autos dann auf der öV- oder Velospur stehen
- Die öV-Spuren sind das wichtigste Element für einen attraktiven öV
  - Ohne öV-Spuren werden Tram und Bus nicht nur langsamer, sondern unzuverlässiger und stecken im Stau.
  - Tram und Bus sind einer der wichtigsten städtischen Zubringer zu S-Bahnen und Fernverkehr. Ohne zuverlässige Anschlüsse, besteht die Gefahr, dass die Menschen wieder vom öV auf das Auto umsteigen.
- Bei Tempo 30 wird der öV zwar langsamer, unattraktiver und teurer, aber mit zusätzlichen Kursen kann die Verlässlichkeit gewährleistet werden. Beim Verlust der öV-Spuren ist dies nicht der Fall.

**Wenn wir glauben, in jeder Strasse müsse Platz für alle Verkehrsträger mit eigenen Spuren sein, wird es nur Verlierer geben.**

Velostädte, welche dem öV nicht grösste Priorität eingeräumt haben, verfügen über einen sehr hohen Auto-Anteil. Mit dem Modalsplitt von Amsterdam, Kopenhagen oder Winterthur hätte z.B. die Stadt Zürich 60-100% mehr Autoverkehr. öV, Fuss- und Veloverkehr wären eigentlich die ideale Ergänzung und keine Gegner.

### **Tragen wir Sorge zur guten Qualität des öV in den Städten**

- Die öV-Spuren sind einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren für Tram und Bus.
- Wenn wir aber glauben, in jeder Strasse müsse Platz für alles sein, zerstören wir leichtfertig das, was wir in den letzten 40 Jahren mühsam aufgebaut haben. Die Klimaziele werden damit zur Makulatur.
- **Nur mit einer weiteren Steigerung der Qualität von Tram und Bus werden wir die Menschen zum Umsteigen bewegen. Dies erfordert eine konsequente Trennung der Verkehrsträger und die Bewahrung resp. den weiteren Ausbau der öV-Spuren.**

Zürich, 6. Januar 2022 / Guido Schoch