

# Positionspapier der SP Embrach zur Verkehrspolitik

2007

## 1 Einleitung

In Embrach hat der Verkehr in den vergangenen Jahren stetig und ohne Zeichen für einen Trendwechsel zugenommen. Zwischen 1998 und 2004 stieg der Einwohnerbestand um 13% (Tabelle 1). Im gleichen Zeitraum stieg der Motorfahrzeugbestand überproportional um 18%. Leider muss auch festgestellt werden, dass sich der Gemeindebeitrag pro Kopf an den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) im gleichen Zeitraum um 20% reduziert hat. Ebenso verlängerte sich, infolge der Siedlungsentwicklung, der mittlere Weg zur nächsten Bushaltestelle, als Qualitätsindikator für den Anschluss an den öffentlichen Verkehr, um 19%.

**„Innerhalb 6 Jahren stieg in Embrach die Einwohnerzahl um 13 % und die Zahl der Autos um 18%. Gleichzeitig sank der Gemeindebeitrag pro Kopf an den ZVV um 20%.“**

In den letzten 30 Jahren war die Ver-

kehrspolitik stark geprägt vom Versuch, die individuellen Bedürfnisse nach Mobilität zu befriedigen, indem die Verkehrsinfrastruktur vor allem für das Auto nachfrageorientiert geplant wurde: Dort wo es Stau gab, baute man neue Strassen. Man stellte fest, dass diese zusätzlichen Kapazitäten schnell wieder aufgebraucht waren.

Auf der Dorfstrasse in Embrach nahm der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) zwischen der Zählung von 1997 und derjenigen von 2002 von 12'579 auf 15'433 um 23% zu. Ein Trendwechsel ist nicht ersichtlich.

Verkehrszunahmen sind aber kein Naturgesetz, der Verkehr lässt sich lenken und beeinflussen. Eine seit Jahrzehnten verfehlte Verkehrspolitik kann aber nicht auf einen Schlag verändert werden. Das vorliegende Papier zeigt auf, mit welchen, teilweise kleinen Schritten Massnahmen ergrif-

fen werden können, die zu einer vernünftigen, nachhaltigen Verkehrspolitik führen. Dabei wird bewusst ein pragmatischer Ansatz gewählt, der sich am politisch Machbaren orientiert.

Wesentlich für die Initialisierung von Massnahmen ist aber sicher auch die Tatsache, dass ein wesentlicher Anteil des Embracher Verkehrs hausgemacht ist. Mehr als die Hälfte der Fahrten haben ihren Ursprung oder ihr Ziel in Embrach. Eine Ortsumfahrung wie der Dettenbergtunnel oder die Ostumfahrung löst daher einerseits nur einen Teil des Verkehrsproblems. Andererseits wird einer dieser übergeordneten Verkehrsträger frühestens in 30 Jahren realisiert sein.

**„Mehr als die Hälfte der Fahrten haben ihren Ursprung oder ihr Ziel in Embrach.“**

	1998	2004	Veränderung
Einwohnerzahl zivlir. [Pers.]	7'173	8'120	13%
Motorfahrzeuge [Anz.]	4'634	5'457	18%
Gemeindebeitrag ZVV pro Kopf [Fr.]	46	37	-20%
Weg zur nächsten Haltestelle [m]	185	220	19%

Tabelle 1: Entwicklung in Embrach [Quelle Statistisches Amt Kt. Zürich]



Bild 1: Feierabendverkehr im Dorfzentrum

“Eine vernünftige, nachhaltige Verkehrspolitik basiert auf 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 den öffentlichen Verkehr (öV) sowie Fuss- und Veloverkehr vernetzen.
- Zersiedelung bekämpfen, damit der öV in der Lage ist, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu bewältigen.

**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 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:**

- 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 hat es aber auch noch anderen Verkehr, der auch berücksichtigt werden muss.
- Die Bevölkerung, die an stark befahrenen Strassen lebt, ist mit geeigneten Massnahmen insbesondere vor dem Lärm zu schützen (z.B. Temporeduktionen oder Lärmschutzmassnahmen).

## 2 Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Veloverkehr sind die effizienteste Verkehrsart bezüglich Raumbedarf, Energieverbrauch, Umweltbelastung (Lärm und Luft), Verkehrssicherheit und Gesundheit. Es fehlt aber oft an Struktur und Kultur im Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr. Kleinräumig vernetzte Wege 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 verringern die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr.

**“Der Fuss- und Veloverkehr ist die effizienteste Verkehrsart bezüglich Raumbedarf.“**

Während 1970 im Arbeitspendelverkehr der «Langsamverkehr» noch 30 Prozent ausmachte (neben MIV und öV), sank sein Anteil auf 14% im Jahre 2000. Einerseits sind die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort durchschnittlich länger geworden, und andererseits wird gerade auf Distanzen unter 10 Kilometern, die für den Fuss- bzw. Veloverkehr optimal ge-

eignet wären, vermehrt das Auto – und nicht etwa der öffentliche Verkehr – benutzt.

**„Kleinräumig vernetzte Wege laden ein, sich zu Fuss oder mit dem Velo fortzubewegen.“**

Für den Veloverkehr ist zusätzlich entscheidend, ob man an den Zielorten – auch am Arbeitsort - sein Velo (inkl. Helm und Regenschutz) sicher und geschützt parkieren kann.

**Massnahmen:**

- Strassenraumgestaltung: Platzbereiche müssen aufgewertet werden. Möglichkeiten hierzu zeigt der kommunale Verkehrsplan. Breite Trottoirs, durchgehende Velorouten und auf der Wunschlinie gelegene, ebenerdige Fussgängerquerungen gehören dazu. Dank Aufwertungsmassnahmen bei



der Strassenraumgestaltung und Vermeidung von Angsträumen werden sich mehr Leute lieber zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen. Der Fuss- und Veloverkehr werden attraktiver, so 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 gestalterische Massnahmen müssen sorgfältig ausgewählt werden.

- Neue Siedlungsgebiete mit einem Fusswegnetz planen und bauen: Neue Siedlungsgebiete werden für das Auto gut erschlossen, oftmals fehlt aber eine Erschliessung und die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr.

**„Neue Siedlungsgebiete müssen auf der Basis eines kommunalen Verkehrsrichtplanes für den Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossen werden.“**

- 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 und Zug zu gelangen.

- 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 nach Möglichkeit für Regenkleider und Velo-

helme Deponiermöglichkeiten zu gewährleisten.

**„Veloabstellplätze an den Bushaltestellen fördern sowohl die Benutzung des Velos als auch des öV.“**

- Sportlich zum Sport – Mach mit! Sport treiben steht für Fitness, Gesundheit und Spass. Schon der Weg zum Sport soll sportlich sein. Mit einer Kampagne geht der Kanton Bern voran: Unterstützt vom Bund fördert er eine aktive Mobilität, die kürzere Strecken mit dem Velo, mit Skates oder zu Fuss zurücklegt (Human Powered Mobility), die den öffentlichen Verkehr nutzt oder Auto-Fahrgemeinschaften bilden.

#### **Konkret heisst das für die Gemeinde Embrach:**

Für den Fussverkehr wurden in den letzten Jahren keine Verbesserungen erreicht:



*Bild 2: Beispiel einer verfehlten Fusswegplanung: unterbrochene Fusswegverbindung*

Es braucht Verbesserungen. 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.

**„Beim Veloverkehr besteht in Embrach grosser Handlungsbedarf.“**

- Ausbau eines durchgehenden, Veloverkehrsnetzes auf der Basis eines kommunalen Verkehrsrichtplanes.

- Ausreichende Anzahl von witterungsgeschützten, diebstahlsicheren Veloabstellplätzen bei Umsteigestationen (z. Bsp. Gemeindehaus, Altersheim und Bahnhof).

- Genügend Veloparkplätze in Eingangsnähe bei jedem neuen Gebäude für Wohn- oder Arbeitsnutzung.

- Einrichten von genügend Veloparkplätzen bei den Eingängen zu den Läden.

- Auf allen Strassen müssen sichere, ebenerdige Querungsmöglichkeiten in attraktiven Abständen angeboten werden. Dies gilt insbesondere für die Dorf- und Zürcherstrasse.

- 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.



### 3 Öffentlicher Verkehr (öV)

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

- Eine zweigleisige Bahnstrecke vermag bis zu 200'000 Personen am Tag zuverlässig, sicher und pünktlich zu transportieren. Bei einer zweispurigen Strasse stockt der Verkehr bereits bei 20'000 Fahrzeugen; der Besetzungsgrad eines Autos beträgt im Durchschnitt 1.2 Personen.
- Die Bahn benötigt an Werktagen zu Pendlerzeiten in dicht besiedelten Gebieten und als Verbindung von Zentren 10 Mal weniger Energie als das Auto.

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 noch keineswegs erreicht. Für den Freizeitverkehr abseits der Pendlerzeiten bestehen noch grosse Kapazitäten. Die nachfolgenden Förderungsmaßnahmen sollen aufzeigen, wie Ver-



besserungen des öffentlichen Verkehrs möglich sind.

#### Massnahmen:

- Zeitliche und örtliche Attraktivitätserhöhung bei Umsteigebeziehungen, indem schlanke Anschlüsse gewährleistet werden und die Umsteigeorte attraktiv gestaltet werden.

#### „Die Attraktivität des öV wird durch attraktive Umsteigeorte und schlanke Anschlüsse gesteigert.“

- Beschleunigungsmassnahmen für Busse (separate Busspuren).
- Bei der Pflege und Instandhaltung der Fahrzeuge darf nicht gespart werden, weil das Image und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stark davon abhängen. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind weitere Faktoren der Beliebtheit der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Der öV muss weitere Anstrengungen unternehmen, um die Bedürfnisse der Freizeitmobilität abzudecken. Dazu gehören Aufklärung, Netzanpassungen, attraktive Nachtangebote, Zusammenarbeit mit Taxiunternehmen, Zusammenarbeit mit Veranstaltern.
- Überprüfen des ZVV- Netzes: Es muss sichergestellt sein, dass neben den sehr gut funktionierenden Zentrum-Peripherie-Beziehungen auch die immer öfter nachgefragten Verkehrsbeziehungen zwischen «peripheren» Orten (Tangentialbeziehungen) effizient funktionieren. Dieses wichtige Feld darf nicht dem MIV überlassen werden.

#### Konkret heisst das für die Gemeinde Embrach:

- Der Busfahrplan soll so verdichtet werden, dass auf alle Verbindungen der S-Bahn (S 41) im Bahnhof Embrach eine direkte Umsteigemöglichkeit besteht.
- An den Bushaltestellen Gemeindegasse, Altersheim und Bahnhof sollen Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Ebenso soll an diesen Stellen die Bereitstellung von Mobilityfahrzeugen auf den vorhandenen „gemeindeeigenen“ Parkplätzen ermöglicht werden.

#### „Embrach soll im Halbstundentakt mit dem Bus bei den Bahnhöfen Embrach und Flughafen angeschlossen sein.“

- Embrach soll attraktiver in das Nachtbusnetz des ZVV eingebunden werden.
- Die Behinderungen des öV durch den MIV sollen zur Vermeidung von Verspätungen reduziert werden. Neben gezielten Stauräumen für den MIV soll auch eine alternative Führung der Buslinie (z. Bsp. Schützenhausstrasse oder Tannenstrasse) geprüft werden.



Bild 3: Bahnhof Embrach-Rorbas

## 4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Autos werden immer schwerer und schneller. Der MIV belastet die Wohnqualität der Bevölkerung, die Attraktivität des öffentlichen Raumes, die Luftqualität, verursacht Lärm und benötigt sehr viel Raum. Zudem stellt er bezüglich Verkehrssicherheit die grösste Gefahr dar. Für viele Menschen ist aber das Auto das attraktivste Verkehrsmittel und tatsächlich gibt es Situationen, in denen das Auto die beste Lösung ist. Die Autoverkehrsströme sind so zu lenken, dass die negativen Auswirkungen möglichst gering sind. Die Attraktivität des Autos ist mittels push- und pull-Massnahmen zu reduzieren, das heisst, dass positive und negative Anreize geschaffen werden, nicht mit dem Auto zu fahren (Beispiele für push-Massnahmen: Erhöhung des Benzinspreises, Temporeduktionen, Zonen mit Tempo 30; Beispiele für pull-Massnahmen: Attraktives ÖV- Angebot)

**“Die Autoverkehrsströme sind so zu lenken, dass die negativen Auswirkungen möglichst gering sind.”**

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 sind Verkehrsunfälle die zweithäufigste Ursache für schwere Verletzungen und Todesfälle. In der Schweiz sterben jährlich rund 500 Menschen im Strassenverkehr, in Europa rund 40'000.

### Massnahmen:

- Einsatz ökonomischer Instrumente zur Verkehrssteuerung und –lenkung (z.B. Ökobonus, Steuerung über den Preis).
- Förderung von CarSharing wie z. Bsp. Mobility ([www.mobility.ch](http://www.mobility.ch))
- Strassenraumgestaltung in Zentrums- und Wohngebieten, die auf der Idee der Koexistenz der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen basieren.
- Temporeduktion: Angepasste Geschwindigkeiten reduzieren Lärm und Abgase und erhöhen die Sicherheit für alle. Dabei sind auch zeitweise Ansätze wie z.B. Tempo 30 während Schulzeiten zu prüfen.

**“Angepasste Geschwindigkeiten reduzieren Lärm und Abgase und erhöhen die Sicherheit für alle.”**

- Effizientere Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur durch Verlangsamung, Verkehrsmanagement und zeitlich flexible Lösungen.
- „Vision Zero“ ist als Ziel zu verfolgen. Der Verkehrssicherheit und der Senkung von Anzahl und Schwere

der Verkehrsunfälle ist daher bei der Strassenraumgestaltung, 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 Gemeinde Embrach:

- Ohne Massnahmen wird der Quell-/ Ziel- als auch der Transitverkehr in Embrach kontinuierlich zunehmen und vermehrt auf die Langacker-, Tannen-, Schützenhaus- und weitere Quartierstrassen ausweichen. Navigationssysteme mit integrierten Stausensoren werden bald auch ortsunkundige Fahrer durch die Quartierstrassen lenken. Die zunehmenden Staus werden den öV immer mehr beeinträchtigen.
- Bereits im Verkehrskonzept Gemeindestrassen wurde im Juni 1992 festgestellt, dass grundsätzlich das Strassennetz so zu planen ist, dass





kein gebietsfremder Motorfahrzeugsverkehr (Durchgangsverkehr, Schleichverkehr) entsteht, Ziel und Quellorte sind also auf möglichst kurzen Wegen an das übergeordnete Netz anzubinden. Erschliessungsstrassen sollten in Form von Schleifen und Stichen angelegt werden. Dieses Prinzip ist, so wurde bereits 1992 festgestellt, in Embrach mit der Schützenhaus- und Tannenstrasse als parallele Achsen zur Dorfstrasse durchbrochen.

**„Ohne Massnahmen wird der wachsende MIV die Quartierstrassen immer stärker belasten.“**

Die Verkehrszählung an der Schützenhausstrasse zeigte, dass ein erheblicher Anteil der Fahrzeuglenker diese Strasse über eine längere Strecke befährt. Anzustreben ist eine Reduktion der Bedeutung dieser beiden Strassen. Dies kann entweder durch Sperren einzelner Abschnitte oder durch die Attraktivitätsverminderung mit verkehrsberuhigenden Massnahmen erfolgen.



*Bild 4: gute verkehrsberuhigende, querschnittsreduzierende Massnahme an der alten Schützenhausstrasse*

■ Die Zahl der Fahrspuren, Knotenkapazitäten und Verkehrsregelungsanlagen bestimmen die Kapazität der Strassen. Die Querschnittsgestaltung der Hauptverkehrsachsen soll so er-

folgen, dass die Stauräume möglichst ausserhalb der bewohnten Zone liegen (Beispiel Wetzikon). Es soll geprüft werden, ob durch eine Verkehrsbeeinflussung an der Peripherie die Stauräume ausserhalb des bewohnten Gebietes gelegt werden können (Verkehrsbeeinflussungsmassnahme z. Bsp. mittels Lichtsignalanlage).

■ Die Dorfeingänge sollen durch die Strassengestaltung (Mittelinsel / Querschnittsreduktion) klar ersichtlich sein und die signalisierte die Geschwindigkeitsreduktion sichergestellt werden (Beispiele Maur ZH, Niederhasli ZH).



*Bild 5: Dorfeinfahrt sollte aus der Strassengestaltung klarer erkenntlich sein*

■ Der MIV soll im Dorf gleichberechtigt neben anderen Verkehrsarten verkehren und sich der Aufenthalts- und Wohnqualität unterordnen. Die Quartierstrassen werden verkehrsberuhigt und wenn möglich als Begegnungszone gestaltet. Die Durchfahrt mit dem Auto durch solche Zonen («Schleichweg») ist nicht möglich. Möglichst grosse Flächen sind ausschliesslich für den Fuss und Veloverkehr reserviert.

**„Der MIV soll im Dorf gleichberechtigt neben anderen Verkehrsarten verkehren und sich der Aufenthalts- und Wohnqualität unterordnen.“**



*Bild 6: Unausgewogene Bevorzugung des MIV an der Zürichstrasse; Fussgängerstreifen bei Bushaltestelle fehlt*

#### **Parkraum:**

■ Die Kapazität des Parkraums in der Gemeinde Embrach ist gross. Die absolute Anzahl Parkplätze (öffentliche wie private) sind zu beschränken.

■ Jeder zusätzliche Parkplatz trägt zu mehr Verkehr bei. Bei Bauvorhaben soll daher eine kleinere Mindestzahl an Parkplätzen gefordert werden.

■ Die Gemeinde Embrach engagiert sich aktiv für autoarme bzw. autofreie Wohn-, Arbeits- und Freizeitmodelle.

**„Die Zahl von Pflichtparkplätzen soll reduziert werden.“**

#### **Luft und Lärm:**

■ Prioritäten in Lärmschutz (Emission – Transmission – Immission) und Luftreinhaltung:

1. Verringerung der Emissionen an der Quelle (Geschwindigkeit, Motoren, Reifen, Beläge).
2. Massnahmen an Gebäuden (Lärmschutzfenster).
3. Bauliche Massnahmen wie Lärmschutzwände nur in Ausnahmefällen. Diese Massnahmen sind eine teure Symptombekämpfung und dürfen keine städtebaulich unbefriedigende Orte (Angsträume) produzieren.

## 5 Öffentlicher Raum

Die Kapitel 2 bis 4 betrachten den Verkehr als System von Bewegungen von einem Ort zum anderen. In den räumlich engen Verhältnissen verdient jedoch auch der öffentliche Raum eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Der öffentliche Raum ist ein beschränktes Gut und wird für vielfältige Nutzungen beansprucht. Er ist Ort für Begegnungen, für Sport und Spiel, Kulturort, Umraum für Wohn- und Arbeitshäuser und auch Ort für Verkehr. Die Strassen wurden nach und nach an die Bedürfnisse des Autos angepasst, andere Bedürfnisse der 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 Raumes bei. Wächst die Verkehrsmenge jedoch über ein erträgliches Mass, werden die Belastungen des MIV den öffentlichen Raum stark ab.

### Quellenverzeichnis:

- „Die drei Säulen unserer Verkehrspolitik: vermindern – verbessern – verlagern“, SP Kanton Zürich, 2006
- „Positionspapier der SP Stadt Zürich zur Verkehrspolitik“, SP Stadt Zürich, 2006
- „Verkehrskonzept Gemeindestrassen“, Gemeinde Embrach, Ingenieurbüro M. Ghilmetti, Juni 1992

Der öffentliche Raum soll auf verschiedene Arten aufgewertet werden:

- Abbau der Kapazität für den Motorfahrzeugverkehr, Gleichberechtigung aller Verkehrsträger, Entschleunigung.
- Die Strassen sind so zu gestalten, dass MIV und Parkplätze sich dem Raum für FussgängerInnen, Kinder, Arbeitende, Ladenauslagen, Strassencafés usw. unterordnen.

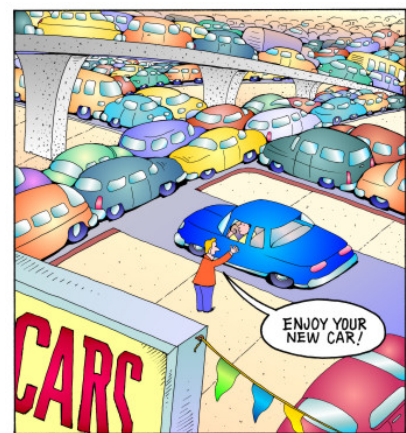
### Konkret heisst das für die Gemeinde Embrach:

Es soll eine Regelung geschaffen werden, wie den vielen Ansprüchen an den öffentlichen Raum Rechnung getragen werden kann.

Hier besteht auch eine direkte Vernetzung zur Jugendpolitik. Der öffentliche Raum soll auch der Jugend vermehrt wieder zur Verfügung stehen. Es muss geprüft werden, wie die stetig zunehmenden Verkehrsflächen des MIV wieder vermehrt als Aufenthaltsraum für alle Embracherinnen und Embracher genutzt werden können.

- „Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich“, Regierungsrat des Kantons Zürich (RRB Nr. 1334 / 2006), 13.9.2006
- „Kantonaler Verkehrsrichtplan, Teilrevision“, Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 2. November 2006 und der mitberichtenden Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Oktober 2006

Mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der jugendlichen Fussgänger und Velofahrer soll durch eine ruhigere, stetigere und an die örtlichen Verhältnisse angepasste Fahrweise des MIV erreicht werden.



- „ortsdurchfahrten - von der durchfahrtsstrasse zum gestalteten strassenraum“, Amt für Verkehr / Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich
- „Empfehlungen kommunaler Verkehrsrichtplan (VRP)“, Baudepartement des Kantons Aargau, Januar 2002

## 6 Zusammenfassung der Ziele



Engmaschigere durchgehende Velo- und Fusswegverbindungen, Eliminierung der Unterbrücke.

Schaffung von Veloabstellplätzen (inkl. Deponiermöglichkeit für Helm und Regenschutz) sowie Standplätze für Mobilitätsfahrzeuge bei Bushaltestellen Gemeindefhaus, Altersheim und Bahnhof.

Verdichtung Busfahrplan zur Gewährleistung der Anschlüsse an alle Verbindungen der S 41 beim Bahnhof.

Verringerung der Behinderung des öV durch den MIV, bessere Fahrplanstabilität, rollender Verkehr innerhalb Dorfgebiet, Verlagerung der Staubbildung an die Dorfeingänge

Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Steigerung der Wohnqualität. Beschränkung des Durchgangsverkehrs in den Quartierstrassen.

Reduktion der Parkplatzverpflichtung (2 Parkplätze / Wohnung) zugunsten der Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Bild 7: Situation Gemeinde Embrach, Übersicht



Sozialdemokratische Partei Embrach

[www.spembrach.ch](http://www.spembrach.ch)

Arbeitsgruppe Verkehr:

Nikolaus Schudel, Peter Stutz, Arthur Schweizer, Hans Peter Stutz

positionsrapport 31.11.2007