

SVP des Kantons Zürich
Lagerstrasse 14
8600 Dübendorf

Tel. 044 217 77 66
Fax 044 217 77 65
E-Mail: sekretariat@svp-zuerich.ch



Zürich, 22. April 2014

Verkehrspolitik im Kanton Zürich:

Eine Geschichte von Schikanen

**Christian Meier, Dipl. Ing. ETH SIA, Präsident SVP-Verkehrskommission,
Unterengstringen**

Unabhängig von der jeweiligen weltanschaulichen Haltung ist unbestritten, wie man das Zürcher Verkehrssystem wahrnimmt: Während der Stosszeiten herrscht auf der Schiene wie auf der Strasse das nackte Chaos. Misst man diese Misere, dann kommt man für das Strassennetz allein auf dem Gebiet des Kantons Zürich auf jährliche Staukosten von 140 Mio. CHF. Eine hochstehende Volkswirtschaft wie diejenige des Kantons Zürich ist auf ein leistungsfähiges, auch zu Spitzenzeiten nicht kollabierendes, Verkehrssystem angewiesen, genau so wie es die frühesten Grossreiche der Qin, der Römer und der Inkas waren. Ein solches Verkehrssystem gab es 1985. Es ist unbestritten, dass dies heute auch nicht ansatzweise mehr zutrifft, und dass etwas geschehen muss.

Es besteht sogar ein Verfassungsauftrag! Die auf 1. Januar 2006 in Kraft getretene Kantonsverfassung beauftragt im Artikel 104 Kanton und Gemeinden, u.a. für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu sorgen.

Der Regierungsrat verabschiedete am 13. September 2006 seine Gesamtverkehrskonzeption. Aus dem zeitlichen Kontext heraus müsste man annehmen, dass darin der Verfassungsauftrag konkretisiert würde. Liest man diese Gesamtverkehrskonzeption im Detail, muss man jedoch zum Schluss kommen, dass diese wohl in Unkenntnis des genauen Verfassungsauftrags erarbeitet wurde. Denn auf Seite 33 taucht ein neuer Begriff im Zusammenhang mit dem Hauptverkehrsstrassennetz auf: angebotsorientiert. Der Regierungsrat arbeitet also mit einem neuartigen Mittel, er verknappt künstlich das Angebot, um die von ihm erwünschte Wirkung, eine Einschränkung der Mobilität zu

erreichen. Wann verknappt er Esswaren gegen Fettleibigkeit, wann werden Strom, Fernwärme und Benzin rationiert?

Der Regierungsrat sieht also für den Strassenverkehr vor, eine Angebotssteuerung einzuführen, mit dem Ziel, den Modalsplit zu verschieben. Die Praxis der letzten Jahre beweist, dass Angebotssteuerung nur eine nette Umschreibung für „Kapazitätsabbau“ bedeutet. Die Kantonsverfassung fordert aber von Kanton und Gemeinden ein leistungsfähiges Verkehrssystem! Die Handlungsweise von Regierungsrat, kantonaler Verwaltung sowie der Städte Zürich und Winterthur steht im Widerspruch zur Verfassung!

In der Verfassung steht zwar ebenfalls, dass der öffentliche Verkehr gefördert und ausgebaut werden soll. Es ist jedoch klar, dass sich nur dann jemand neu in einen überfüllten Bus zwängt, wenn parallel dazu das Autofahren unattraktiv gemacht werden könnte. Wir kennen dies, es werden Spuren und Parkplätze abgebaut, der Verkehr vor Kaphaltestellen und Mischverkehrszonen gestaut, Einfallsachsen blockiert und Lichtsignale nach unergründlichen Prinzipien gesteuert, oder wenn überhaupt, dann nach dem Prinzip „rote Welle“.

Man würgt gerade denjenigen Verkehrsträger ab, der kantonal gesehen mehr als zwei Drittel der in Personenkilometern gemessenen Verkehrsleistung erbringt. Und selbst in innerstädtischen Gebieten trägt der MIV knapp die Hälfte der Verkehrsleistung. Würde es gelingen, auch den Güterverkehr, der in Tonnenkilometern gemessen wird, ebenfalls mit darzustellen, ergäbe sich ein noch eindeutigeres, nicht umzuinterpretierendes Bild. Und was überhaupt nicht berücksichtigt ist, ist der Umstand, dass sowohl die Bevölkerung wie auch die individuelle Mobilitätsnachfrage noch ungebremst wachsen. Darum muss man diese Strassenverkehrsdrosselung ganz klar als schleichenden wirtschaftlichen Selbstmord bezeichnen.

Die SVP lanciert darum eine kantonale Volksinitiative gegen den Kapazitätsabbau (Anti-Stau-Initiative). Dabei soll der Artikel 104 den Kanton dazu verpflichten, auf Strassen von überkommunaler Bedeutung keinen Kapazitätsabbau mehr zuzulassen. Diese Formulierung ist notwendig, um den Interpretationsspielraum einzuengen, den Regierungsrat und Verwaltung bisher zu Ungunsten des leistungsfähigsten Verkehrsträgers ausgenutzt haben. Da der Kapazitätsabbau ein sehr ungünstiges – wenn nicht sogar negatives – Kosten/Nutzenverhältnis hat, führt die Verhinderung von weiteren Kapazitätsabbauvorhaben nebenbei auch noch zu einem haushälterischeren Umgang mit Steuer- und Gebührengeldern!