

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

Anti-Stauinitiative schafft flüssigen Verkehr

Roland Scheck, Kantonsrat SVP, Vertreter Initiativkomitee, Zürich

Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum hat zur Folge, dass die Verkehrsinfrastruktur heute aus allen Nähten platzt, da sie ursprünglich für eine geringere Verkehrsnachfrage dimensioniert worden ist. Darauf reagieren Kanton und Gemeinden mit enormen Investitionen in den Öffentlichen Verkehr und in das Veloroutennetz. Millionen fliessen in den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, obwohl dieser einen äusserst bescheidenen Kostendeckungsgrad aufweist. Viele Mittel fliessen auch in das Veloroutennetz, obwohl das Velo nur ein eingeschränktes Binnenverkehrsmittel ist und Velofahrer auch keine Verkehrsabgaben bezahlen.

Für den Öffentlichen Verkehr und das Velo wird jeder Investitions-Franken, der nicht gebunden ist, zur Leistungsoptimierung eingesetzt. Geht es hingegen um den Motorisierten Individualverkehr, verhält sich die Sachlage genau reziprok. Beim Motorisierten Individualverkehr werden zwar auch hohe Summen investiert, jedoch oft nicht in den Ausbau, sondern groteskerweise in den Rückbau des Strassennetzes. Obwohl die Infrastruktur aus allen Nähten platzt wird das zur Verfügung stehende Geld dazu verwendet, bestehende Strassenkapazitäten zu reduzieren, anstatt - wie bei den anderen Verkehrsmitteln - zu optimieren.

Am offensichtlichsten praktiziert dies die Stadt Zürich, welche sich verkehrstechnisch im wahrsten Sinne des Wortes vom Kanton abschottet. Rund um die Stadt werden entlang der Peripherie Pfortneranlagen installiert, welche den Verkehr dosieren und Rückstau bis weit ins Kantonsgebiet verursachen. Diese Dosierung nimmt die Stadt anschliessend zum Anlass, die Einfallsachsen zu redimensionieren, indem sie argumentiert, dass diese aufgrund der geringeren Verkehrsmengen Überkapazitäten hätten. So erfolgen gezielte Eingriffe in Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen. Dabei wird die Kapazitätsreduktion mit Absicht so ausgelegt, dass selbst die noch verbleibende

Verkehrsmenge, welche zuvor an der Peripherie bereits dosiert worden ist, nicht störungsfrei aufgenommen werden kann.

Eine Hauptverkehrsachse, die nicht fliesst, verliert ihre kanalisierende Funktion, wodurch sich der Verkehr in die Quartiere verlagert. Oder mit anderen Worten: Die Stadt produziert künstlich Schleichverkehr. Nur lässt sich dies der Bevölkerung gegenüber schlecht verkaufen. Deshalb geht die Stadt in einem nächsten Schritt hin und bekämpft den verlagerten Verkehr, den man zuvor von den Hauptverkehrsachsen verdrängt hat, mit verkehrsbehindernden Massnahmen in den Quartieren.

Das geschilderte Vorgehen ist ein perfides Prinzip, um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes Schritt für Schritt nach unten zu nivellieren. Man macht einen kapazitätsmindernden Eingriff auf einer Hauptverkehrsachse, stellt anschliessend fest, dass auf dem benachbarten Abschnitt/Knoten geringere Verkehrsmengen anfallen, um anschliessend auch diesen in seiner Kapazität zu reduzieren. Gleichzeitig wird der verlagerte Verkehr mit Schikanen bekämpft.

Und hier gibt die Anti-Stauinitiative nun Gegensteuer. Es darf nicht sein, dass Steuergeld dazu verwendet wird, bestehende Infrastruktur, die frühere Generationen aufgebaut haben, aus ideologischen Motiven wieder zurückzubauen. Eine unterdimensionierte Verkehrsinfrastruktur, welche die Nachfrage nicht aufnehmen kann, führt zu massiven volkswirtschaftlichen Einbussen.

Deshalb verlangt die Anti-Stauinitiative, dass...

- die Leistungsfähigkeit von Strassen mit überkommener Bedeutung an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs auszurichten ist.
Diese Bestimmung stellt sicher, dass die Strasseninfrastruktur so dimensioniert wird, dass die anfallenden Verkehrsmengen störungsfrei aufgenommen und bewältigt werden können.
- die bestehenden Kapazitäten von Strassen nicht reduziert werden dürfen.
Diese Bestimmung dient dem Investitionsschutz und der Unterbindung von kapazitätshemmenden Eingriffen.

Mit diesen Grundsätzen wird der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen wieder verflüssigt und die Gleichbehandlung des Autoverkehrs mit den übrigen Verkehrsmitteln sichergestellt. Gut ausgebaute Verkehrswege, die das steigende Verkehrsaufkommen in unserem Kanton jederzeit bewältigen, sind eine Grundlage für Wohlstand, Wirtschaftswachstum und Vollbeschäftigung.