

SVP der Stadt Zürich
Postfach 6612
8050 Zürich

Tel. 044 310 81 19
Fax 044 310 36 62
Mail: sekretariat@svp-stadt-zuerich.ch



Jahresend-Medienkonferenz vom Donnerstag 29.11.2012

Krankheitsursache: rot-grüne Verkehrspolitik

Kantonsrat/Gemeinderat Roland Scheck

Die Stadt Zürich steht kurz bevor, ihr Strassenverkehrssystem selbst zu demontieren. Der Patient liegt, um es in einer medizinischen Analogie auszudrücken, in den letzten Zügen. Besonders perfid ist, dass dieser Patient mit stetigen kleinen Eingriffen absichtlich unheilbar krank gemacht worden ist.

Genau dies ist die verkehrspolitische Taktik des rot-grünen Stadtrats. Die Zürcher Stadtregierung führt einen verbitterten ideologischen Kampf gegen den Autoverkehr. Das Auto soll aus der Stadt verbannt werden. Am liebsten würde man die städtische Peripherie einfach abriegeln gegen alles, was von aussen kommt. Nur gelingt dies rechtlich nicht, da die Stadt Zürich durch Ein- und Ausfallsachsen erschlossen ist, die in der Eigentümerschaft des Kantons liegen. Deshalb hat man sich entschieden, ein Prinzip der kleinen Schritte anzuwenden, und das übergeordnete Strassennetz mittels punktueller Massnahmen Schritt für Schritt in seiner Kapazität zu reduzieren. Das ist nichts anderes als eine Zermürbungstaktik mit der Absicht, den Ziel-/Quellverkehr fernzuhalten oder auf andere Verkehrsmittel umzuerziehen.

Wie dieses Prinzip der kleinen Schritte zur Schwächung des übergeordneten Strassennetzes funktioniert, kann exemplarisch an der Nord-West-Tangente (Achse Hardbrücke/Rosengartenstrasse/Bucheggstrasse) veranschaulicht werden. Diese ist mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 70'000 Fahrzeugen die wichtigste und meistbefahrene Ein-/Ausfallsachse nicht nur der Stadt Zürich, sondern der ganzen Schweiz und hat eine zentrale volkswirtschaftliche Bedeutung.

Um eine Achse in ihrer Kapazität zu reduzieren, versucht die Stadt in einem erst Schritt immer, dem Autoverkehr Verkehrsflächen zu entziehen unter dem Vorwand, dass diese Flächen durch andere Verkehrsteilnehmer benötigt würden. Am meisten instrumentalisiert wird dabei der öffentliche Verkehr (ÖV). Während das Volk beim Rosengartentram (Volksinitiative) und der Forderung nach einem entsprechenden Busvorläuferbetrieb (Gegenvorschlag des Gemeinderats) Vernunft zu wahren gebot, konnte sich der Stadtrat mit dem Tram Hardbrücke in dieser Sache durchsetzen. Inskünftig wird dieses Tram durch abenteuerliche Fahrbahnquerungen den Autoverkehr an insgesamt vier verschiedenen Stellen - nach Taktfahrplan sozusagen - immer wieder gänzlich unterbrechen.

Auch mit dem Velo als Verkehrsmittel der guten Menschen werden dem motorisierten Individualverkehr (MIV) immer wieder Verkehrsflächen entzogen. So paukt zur Zeit eine rot-grüne Mehrheit des Gemeinderats den Bau eines Velowegs über die Hardbrücke durch, obwohl auf diesem Abschnitt eine richtplankonforme Veloverbindung bereits existiert.

Aber auch ohne ÖV/Velo-Ausrede werden dem MIV Verkehrsflächen entzogen, wie das Beispiel Bucheggstrasse zeigt. Auf der Bucheggstrasse wird klammheimlich ein Fahrstreifen abgebaut, ohne dass dies aus der öffentlichen Planaufgabe ersichtlich wäre.

Die baulichen Massnahmen zur Kapazitätsreduktion werden im Folgenden jeweils durch betriebliche Eingriffe ergänzt. So sind die provisorischen Lichtsignalanlagen im Zusammenhang mit der Sanierung Hardbrücke jetzt einfach zum Definitivum erklärt worden. Ausserdem werden gemäss Planaufgabe neue lichtsignalgesteuerte Fussgängerübergänge auf der Rosengartenstrasse eingerichtet, die gesamte Nord-West-Achse mit einer Busbevorzugungsanlage versehen, und - um das Chaos perfekt zu machen - ein Dosierungssystem etabliert.

Mit der Summe all dieser Massnahmen wird die Nord-West Achse buchstäblich lahm gelegt.

Der Stadtrat legt mit diesem Vorgehen und seiner Verkehrspolitik allgemein eine Skrupellosigkeit an den Tag, die Sorge bereitet. So wird in der Planaufgabe des Projekts Rosengarten-/Bucheggstrasse gemäss Artikel 13 des Strassengesetzes zur Mitwirkung der Bevölkerung der Fahrstreifenabbau auf der Bucheggstrasse einfach unterschlagen. Das ist keine *Mitwirkung*, sondern eine *Täuschung* der Bevölkerung. Bedenklich ist auch, dass die lichtsignalgesteuerten Fussgängerübergänge, welche den Verkehrsfluss massiv hemmen, realisiert werden, obwohl die Rosengartenstrasse-Initiative und der Gegenvorschlag des Gemeinderats an der Urne klar abgelehnt wurden. Dies ist eine Missachtung des Volkswillens, denn das Volk hat klar zum Ausdruck gebracht, dass es ohne Alternativlösung - sprich Waidhaldetunnel - keine Eingriffe auf der Rosengartenstrasse duldet. Durch den Angriff auf die Hauptverkehrsachsen nimmt der Stadtrat auch ganz bewusst in Kauf, dass der Verkehr in die Wohnzonen verlagert wird und die Einwohner der Stadt Zürich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt werden. Aber selbst davon profitiert er, sind doch vom Verkehr belastete Anwohner zuverlässige und dienliche Stimmenbringer für weitere Verkehrsbehinderungsprojekte.

Die Bekämpfung des Motorisierten Individualverkehrs ist aufgrund seiner enormen Bedeutung für die Wirtschaft und die Gesellschaft unverantwortlich. Der Stadtrat gefährdet mit dieser Verkehrspolitik die wirtschaftliche Stabilität der Stadt Zürich.

Die Demontage des städtischen Verkehrssystems ist schon sehr weit fortgeschritten. Der Patient liegt im Sterben. Durch Schmerzlinderung und Symptombekämpfung wird er nicht wieder gesund, sondern er benötigt dringend eine Medizin, welche die Krankheitsursache bekämpft. Die einzige Medizin, die jetzt noch helfen kann, ist die Abwahl der grünen Stadträtin Genner anlässlich der nächsten Gesamterneuerungswahlen.

Weitere Auskünfte:

Kantonsrat/Gemeinderat Roland Scheck, Telefon 079 794 11 77