Freitag, 7. November 2014 | Nr. 45 | 56. Jahrgang

AZA
CH-8820 Wädenswil
P.P. / Journal
Post CH AG
Retouren an: Stutz Druck, Postfach 465, 8820

Der Zürcher Bote

WOCHENZEITUNG FÜR DEN MITTELSTAND
PUBLIKATIONSORGAN DER SCHWEIZERISCHEN VOLKSPARTEI SVP DES KANTONS ZÜRICH

KANTONALE ABSTIMMUNGSVORLAGE VOM 30. NOVEMBER

NEIN zum teuren und unnötigen Hardbrücke-Tram!

Am 30. November 2014 stimmt der Kanton Zürich über die Tramverbindung Hardbrücke ab. Es geht um 130 Millionen Franken für 700 Meter Tram! Die SVP setzt sich für einen starken öffentlichen Verkehr ein. Dabei müssen jedoch Kosten und Nutzen in Einklang stehen. Überrissene Projekte und die Instrumentalisierung des ÖV für andere Interessen sind abzulehnen.

Roland Scheck
Kantonsrat SVP
Zürich

Mit der Tramverbindung Hardbrücke wird die heutige Tramlinie 8 verlängert. Ab Ende 2017 soll sie von der heutigen Endhaltestelle Hardplatz aus über die Hardbrücke zum Escher-Wyss-Platz und weiter bis zum Werdhölzli geführt werden. Damit das Tram bewilligungsfähig ist, müssen auch Ausbauten am Bahnhof Hardbrücke vorgenommen werden.

Der Kanton Zürich soll sich mit einem Kreditanteil von 76,4 Millionen Franken am insgesamt 129,6 Millionen Franken teuren Projekt beteiligen. Nachdem die anderen Parteien den Staatsbeitrag im Kantonsrat kritiklos absegneten, hat die SVP-Fraktion das Behördenreferendum ergriffen. Dadurch erhält die Bevölkerung des Kantons Zürich eine Mitsprachemöglichkeit, was auch dringend nötig ist, denn mit dem Hardbrücke-Tram droht ein finanzielles und verkehrsplanerisches Fiasko.

Kampfansage an die Kantonsbewohner

Die Hardbrücke bildet zusammen mit der Rosengartenstrasse die Nord-West-Achse der Stadt Zürich. Sie ist die wichtigste und meistbefahrene Ein- und Ausfallsachse, nicht nur von Zürich, sondern der ganzen Schweiz, und hat für den ganzen Kanton eine zentrale volkswirtschaftliche Bedeutung. Der Nutzen wird in der rot-grünen Stadt Zürich aber gerne negiert. Im Kampf gegen den Autoverkehr ist die Nord-West-Achse den Politikern schon lange ein Dorn im Auge. Stadtrat und Gemeinderat unternehmen alles, um sie zu schwächen. Dazu werden immer wieder neue Verkehrsbehinderungsmassnahmen erfunden. In bester Erinnerung ist das an der Urne verworfene Rosengartentram, aber auch weitere Ideen zur Kapazitätsreduktion, wie ein Veloweg über die Hardbrücke, neue Fussgängerquerungen, zusätzliche Lichtsignalanlagen, separate Busspuren, Busbevorzugungsanlangen und Spurabbauten.

Mit der Tramverbindung Hardbrücke nimmt die Stadt Zürich nun einen weiteren Anlauf, um die Leistungsfähigkeit der Nord-West-Achse zu reduzieren. Die Linienführung des Trams ist so konzipiert, dass es auf der Hardbrücke zwei Fahrbahnquerungen mit insgesamt sechs Fahrstreifenquerungen vollzieht. Mit diesen Manövern wird der Autoverkehr – nach Taktfahrplan sozusagen – immer wieder unterbrochen. Bei einem 7½-Minuten-Takt und einem Zweirichtungsbetrieb des Trams ist einfach auszurechnen, dass laufend ein Fahrstreifen auf der Hardbrücke für eine bestimmte Zeitdauer gänzlich angehalten wird. In Anbetracht der Verkehrsbelastung führt dies zum Chaos. Schon heute reicht ein unerwartetes Fahrmanöver eines einzelnen Autos zur Staubildung. Mit dem Hardbrücke-Tram wird die Einfalls-achse buchstäblich lahmgelegt. Leidtragende sind die Menschen aus dem Kantonsgebiet – Pendler und Gewerbetreibende –, die in der Stadt Zürich zur Arbeit müssen.

Verkehrsplanerischer Unsinn

Selbstverständlich gibt aus Politik und Verwaltung niemand öffentlich zu, dass das Tram Hardbrücke in Tat und Wahrheit eine Verkehrsbehinderungsmassnahme ist. Die Befürworter begründen das Projekt mit verkehrsplanerischen Argumenten. Sie führen an, dass das Tram eine in Zukunft steigende Verkehrsnachfrage abdecke und dass die Tramlinie 8 als Tangentiallinie den Hauptbahnhof entlasten würde. Diese Argumente klingen zwar gut, halten aber einer näheren Betrachtung nicht stand.

Die Hardbrücke ist heute schon bestens durch den ÖV erschlossen. Mit den drei Buslinien 33, 71 und 72 – deren Kapazität bei Bedarf ausbaubar ist – kann die Verkehrsnachfrage abgedeckt werden. Wo schon drei Buslinien verkehren, braucht es nicht noch zusätzlich ein Tram. Desweitern verfügt das Werdhölzli heute schon über einen Tramanschluss. Mit der Tramlinie 17 hat die Quartierbevölkerung sogar eine Direktverbindung in die Innenstadt. Käme nun das Tram Hardbrücke hinzu, ist davon auszugehen, dass die Tramlinie 17 das Quartier aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht mehr bedienen wird. Die betroffene Quartierbevölkerung fürchtet deshalb zu Recht, dass ihre Direktverbindung durch eine wenig nutzenbringende Tangentialverbindung ersetzt wird.

Unfälle vorprogrammiert

Die ganz grosse Illusion ist aber die angebliche Entlastung des Hauptbahnhofs. Kein Mensch mit dem Ziel Innenstadt wird freiwillig am witterungsungeschützten Bahnhof Hardbrücke aussteigen, steile Treppen hochsteigen, auf der unwirtlichen Hardbrücke auf ein Tram warten und mit diesem eine Viertelstunde durch die Stadt fahren, wenn er stattdessen ganz bequem in der S-Bahn sitzen bleiben kann und vier Minuten später schon am Hauptbahnhof ist.

An den Befürwortern des Hardbrücke-Trams scheinen auch die Erfahrungen mit der Glattalbahn spurlos vorbeizugehen. Die Glattalbahn verzeichnet seit Betriebsbeginn 45 Unfälle. Grund dafür ist die an neuralgischen Stellen fehlende Entflechtung zwischen Schiene und Strasse. Insbesondere die Querungen in der Ringstrasse in Dübendorf sind zu einem eigentlichen Unfallschwerpunkt geworden. Und genau dieser Fehler wird nun mit dem Hardbrücke-Tram wiederholt. Die Ausfahrt Hardplatz auf die Rampe wird durch die Querung des gesamten Brückenquerschnitts zu einem veritablen Sicherheitsrisiko. Zahlreiche Unfälle und Personenschäden sind absehbar.

Parolen zur Volksabstimmung vom 30. November 2014

SVP des Kantons Zürich

EIDGENÖSSISCHE VORLAGEN	
1. Volksinitiative «Schluss mit den Steuerprivilegien für Millionäre (Abschaffung der Pauschalbesteuerung)»	NEIN
2. Volksinitiative «Stopp der Überbevölkerung – zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen» (ECOPOP)	NEIN
3. Volksinitiative «Rettet unser Schweizer Gold (Gold-Initiative)»	NEIN
KANTONALE VORLAGEN	
1. Staatsbeitrag an den Bau der Tramverbindung Hard-brücke in Zürich-West (130 Mio. Franken)	NEIN
2. A. Kantonale Volksinitiative: «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrössen-Initiative)»	NEIN
B. Gegenvorschlag des Kantonsrates Lehrpersonalgesetz (LPG)	NEIN
Stichfrage	VORLAGE B
3. Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig»	NEIN

Steuergeld für mehr Stau

Die SVP setzt sich für ein leistungsfähiges Verkehrssystem ein. Dazu braucht es ein Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel. Der Strassenverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sind so auszubauen, dass die steigende Verkehrsnachfrage bewältigt werden kann. Dies ist die Grundlage für Wohlstand, Wirtschaftswachstum und Vollbeschäftigung.

Die Weiterentwicklung des öffentlichen und individuellen Verkehrs hat jedoch wirtschaftlichen Kriterien zu gehorchen. Für jede Investition muss ein entsprechender Gegenwert entstehen, welcher das Verkehrssystem in seiner Gesamtheit verbessert. Mit der Tramverbindung Hardbrücke ist aber genau das Gegenteil der Fall, da nicht eine Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund steht, sondern dessen Instrumentalisierung. Die Stadt Zürich plant, sich mit Hilfe dieses Trams verkehrlich gegen das Kantonsgebiet abzuschotten. Geradezu unerträglich ist aber, dass die Politik sich diese Verkehrsbehinderungsmassname 130 Millionen Franken kosten lässt. 130 Millionen Franken soll der Steuerzahler aufbringen, damit er selbst schlussendlich länger im Stau steht.

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich haben es am 30. November 2014 in der Hand, dieses schädliche Vorhaben zu stoppen. Mit einem NEIN zur Tramverbindung Hardbrücke kann dem verkehrlichen Abschottungsversuch der Stadt Zürich gegen das Kantonsgebiet eine Absage erteilt und gleichzeitig viel Geld eingespart werden.

www.nein-zum-tram-hardbruecke.ch