

A black and white photograph showing a boat sheltered under a large, dark, semi-circular archway of a bridge. The bridge's structure is made of light-colored stone or concrete. Above the arch, a decorative wrought-iron railing runs across the top of the bridge, with several people visible behind it. The boat is dark and has a small, light-colored rectangular flag or marker on its side. The water in the foreground is dark and shows some ripples. In the bottom left corner, a portion of a stone structure, possibly a well or a fountain base, is visible.

Kapitel 3

Verkehr

Verkehrspolitik der SVP Stadt Zürich

Die Verkehrsinfrastruktur orientiert sich entsprechend der Nachfrage.

Die Stadt Zürich ist als Wirtschaftsstandort und als Wohnstadt auf leistungsfähigen Verkehr angewiesen. Gewerbe und KMU florieren dank flüssigem Verkehr und ausreichend dimensionierten Infrastrukturen.

Die SVP stellt in ihrer Verkehrspolitik den volkswirtschaftlichen Nutzen des Verkehrs ins Zentrum. Für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Stadt Zürich ist ein angemessen dimensioniertes Verkehrssystem bereitzustellen. Flüssiger Verkehr dank leistungsfähiger Infrastruktur ist eine zentrale Grundlage für Entwicklung und Gedeihen des Gewerbes und der KMU in der Stadt. Unternehmer, Handwerker, Angestellte, Pendler, Einwohner und Touristen profitieren von einem störungsfreien Verkehrssystem. Flüssiger Verkehr bringt Sicherheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit.

Die individuelle Wahl des Verkehrsmittels unterliegt der Wahlfreiheit und dem marktwirtschaftlichen Prinzip von Angebot und Nachfrage. Erzieherische Massnahmen des Staates sind zu unterlassen.

Verkehr muss fliessen!

Verflüssigung statt Behinderung!

Fundament

Das juristische Fundament bildet die Verfassung. Die wichtigsten Bestimmungen sind auf Bundesebene in Art. 81a ff. der Bundesverfassung (BV), welche die nationale Verkehrspolitik definieren.

In der Kantonsverfassung (KV) lautet Art. 104: Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz.

Umsetzung und Forderungen

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Das Rückgrat des flüssigen Verkehrs ist ein leistungsfähiges Netz von Hauptverkehrsachsen. Die Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen ist entscheidend für ein intaktes städtisches Verkehrssystem. Sie dienen der reibungslosen Verkehrsbewältigung und Kanalisierung der Verkehrsströme auf vordefinierten Achsen. Leistungsfähige Hauptverkehrsachsen reduzieren ausserdem die Lärm-, Verkehrs- und Umweltbelastung in den Quartieren, da Ausweichverkehr vermieden wird.

Die Strassen-Benutzung ist kostenfrei. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) deckt seine Kosten. In Zürich darf es keine Wegezölle wie Road Pricing oder andere Formen von Strassenbenutzungs-Abgaben geben.

Verkehr muss fliessen: Die SVP fordert eine konsequente Entflechtung der Verkehrsträger. Dies bringt flüssigen, sicheren und ruhigen Verkehr.

Die SVP lehnt alle baulichen und betrieblichen Hindernisse ab, welche die Leistungsfähigkeit von Strassen künstlich beeinträchtigen und den Verkehr behindern. Ausnahmen sind punktuelle Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit. In den Quartierstrassen darf es keine künstlichen Verengungen sowie horizontale und vertikale Versätze (z.B. Schwellen) geben.

Bei baulichen Massnahmen darf das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) nicht instrumentalisiert werden. Dieses Gesetz dient den Behinderten und darf nicht für Einschränkungen des MIV missbraucht werden.

Fahrbahnen entsprechen mindestens der VSS-Norm (Verein Schweizerischer Strasseningenieure).

Tempo 30- und Begegnungszonen darf es nur auf reinen Wohnstrassen ohne anderweitige verkehrstechnische Funktion geben. Tempo 20 und Tempo 30 soll keinesfalls flächendeckend umgesetzt werden.

Taxi und Motorräder können Busspuren benutzen.

Der Abbau von Parkplätzen führt zu massiver Kaufkraft-Abwanderung in die Einkaufszentren in der Agglomeration. Die SVP fordert eine genügende Zahl oberirdischer und unterirdischer Parkplätze für Gewerbe, Fachgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe in Zürich.

Fahrtenmodelle sind ein Eingriff in das Privateigentum und beschneiden die individuelle Freiheit massiv. Die SVP lehnt städtebauliche Konzepte mit Fahrtenmodellen grundsätzlich ab. Neubau-Projekte dürfen weder autoarm noch autofrei sein.

Blitzkästen dürfen nur der Sicherheit dienen und nicht als Steuereinnahme-Quelle missbraucht werden. Zudem dürfen Schreibgebühr, Bearbeitungsgebühr und weitere Gebühren keinen Straf-Charakter haben. Die Gebühren dürfen entsprechend dem Äquivalenzprinzip nicht höher sein als die Busse.

Öffentlicher Verkehr (ÖV):

Der öffentliche Verkehr (ÖV) in Zürich ist ein leistungsfähiger Verkehrsträger. Betrieb und Ausbau des öffentlichen Verkehrs müssen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen erfolgen.

Der öffentliche Verkehr soll selbsttragend werden. Der ÖV muss aus wirtschaftlichen Gründen Nachfrage-orientiert sein und nicht Angebots-orientiert. Die Gefässgrössen sind auf die Nachfrage abzustimmen. Zur Verflüssigung des Verkehrs verlangt die SVP eine konsequente Entflechtung des ÖV und MIV.

Kaphaltestellen sind künstliche Hindernisse. Der ÖV darf nicht zur Behinderung des privaten Verkehrs missbraucht werden. Daher lehnt die SVP Kaphaltestellen strikte ab. Ebenso darf es kein Tempo 30 und Tempo 20 auf ÖV-Routen geben.

Die SVP lehnt neue Tramlinien ab. Trams sind teuer, langsam, unflexibel, gefährlich und ineffizient. Das ÖV-Netz darf nur durch Busse erweitert werden. Als Mittel zur Reisezeitverkürzung schlägt die SVP Schnellbusse und Pendelbusse vor: In der Stadt Zürich sollen Schnellbusse wichtige Plätze untereinander direkt und ohne Zwischenhalte verbinden. Die Plätze sind die gesellschaftlichen und gewerblichen Zentren einer Stadt. Ein System von Schnellbussen soll diese Plätze miteinander in sinnvoller Linienführung und Kadenz direkt und ohne Zwischenhalte verbinden. Verwendet werden fahrleistungsunabhängige Busse. Die Trolleybusse werden jeweils bei Busbuchten überholt oder die Schnellbusse fahren auf Strassen ohne VBZ-Linien.

Weiter sollen Schnellbusse die Aussenquartiere mit den ÖV-Drehscheiben verbinden. Diese Schnellbusse verkehren in den Stosszeiten und halten nur an wenigen Knoten. Mit den Schnellbussen kommen die Bewohner der Aussenquartiere rasch an die Bahnhöfe. Das verkürzt die Fahrzeit und entlastet die bestehenden Linien.

Die unrealistischen 2000-Watt-Ziele der Stadt Zürich sollen wenn schon auch für den ÖV gelten. Dies entspricht in der Grössenordnung einer Halbierung des Stromverbrauchs für Trams und Trolleybusse.

VBZ-Linien sollen öffentlich ausgeschrieben werden. Postauto AG und private Anbieter wie Flixbus oder andere sollen ihre Angebote bis auf Stadtgebiet ausweiten können.

Fussgängerverkehr

Der Fussgängerverkehr ist ein unterschätzter Teil des Verkehrssystems. Die End-Feinverteilung zwischen Wohn- und Arbeitsort und MIV/ÖV ist immer Fussgängerverkehr. Die Anliegen der Fussgänger sind in der Verkehrspolitik besonders zu berücksichtigen.

Unbehelligter Fussgängerverkehr ist ein wichtiger Teil der Lebensqua-

lität. Das Trottoir gehört den Fussgängern. Velos auf Trottoirs sind der Ausdruck einer tiefen Rücksichtslosigkeit und reduzieren die Lebensqualität massiv. Insbesondere auf den Trottoirs muss die Polizei das Fahrverbot durchsetzen.

Die SVP will keinen Mischverkehr. Velo und Fussgänger müssen physisch getrennt sein. Der Veloverkehr darf nirgends durch Warte-, Ein- und Aussteigebereiche von ÖV-Haltestellen geführt werden. Wo dies der Fall ist, sind die Spuren wieder zu trennen.

Veloverkehr

Das Velo ist ein wichtiger privater Personen-Verkehrsträger in der Stadt. Es darf aber keine einseitige Bevorzugung des Veloverkehrs geben: Zusätzlicher Flächenbedarf für das Velo darf nicht auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer geschehen. Die wirtschaftliche Verhältnismässigkeit muss bei baulichen Massnahmen gegeben sein.

Das Strassenverkehrsgesetz gilt für alle. Die SVP verlangt konsequente Verkehrskontrollen bei Velofahrern und eine Gleichbehandlung gegenüber Autofahrern.

Die KrV (Kontrolle ruhender Verkehr) und die Kontrolle des Veloverkehrs müssen in ein ausgewogenes Verhältnis gebracht werden.

Transportverkehr

Mit dem Bevölkerungswachstum steigt auch der Güterverkehr. Man muss auch diesen Nebeneffekt der Masseneinwanderung berücksichtigen und Kapazitäten schaffen. Die Strassenkapazitäten für die Güter-Feinverteilung, Warenverkehr, Auslieferung, gewerbliche Fahrten und Transporte müssen ausreichend zur Verfügung stehen. Insbesondere müssen Stellflächen für Handwerker im Einsatz, bei Lieferungen, für Warenumschat und bei Baustellen existieren.

Die Bestimmungen zur Kabotage (Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen) werden auf Stadtgebiet kontrolliert und durchgesetzt.

Wenn Komfort-Routen für Velos gebaut werden, soll es auch Komfort-Routen für gewerbliche Transporte geben.

Dreidimensionaler Verkehr

Bewegung von Personen und Gütern ist auch in der Luft oder unterirdisch möglich.

Flughafen: Der Flughafen ist ein wichtiger Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Zürich. Insgesamt darf die Lärmbelastung für Zürich Nord nicht weiter steigen. Die Stadt Zürich ist mit einem Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens vertreten.

Drohnen: Drohnen können im Güterverkehr künftig eine Rolle spielen. Die SVP verfolgt die Idee, Drohnen als Transportmittel einzusetzen intensiv und ist gegenüber neuen Technologien sehr aufgeschlossen. Sicherheitsfragen, Koordination der Flugbewegungen oder Kontrolle des Luftraums über bewohntem Gebiet sind gesondert zu klären. Ebenfalls besteht ein Missbrauchspotenzial; der Überwachungsstaat soll keine Gesichtserkennung oder flächendeckende Geschwindigkeitskontrollen aus der Luft durchführen.

U-Bahn: Mit der anhaltenden Zuwanderung ist der Verkehrskollaps nur eine Frage der Zeit. Neue Kapazitäten sind realistisch nur im Untergrund denkbar. Die SVP empfiehlt eine ernsthafte Prüfung für unterirdischen Güter- oder Personenverkehr. Eine private (Teil)-Finanzierung ist denkbar. Es müsste Anknüpfungspunkte für die ganze Schweiz geben. Mögliche U-Bahn-Routen sollen im Richtplan erwähnt werden. Bei potenziellen Linienführungen sollen keine Erdwärmesonden mehr gegraben werden.