

Teuren und nervigen Stau reduzieren

Der Gegenvorschlag zur «Anti-Stau-Initiative», über den das Zürcher Stimmvolk diesen Herbst befinden wird, soll zur Stau-reduktion auf den Zürcher Strassen beitragen. Die täglichen Staus sind nicht nur ärgerlich, sie verursachen allein im Kanton Zürich jedes Jahr Kosten in dreistelliger Millionenhöhe.

**Regierungsrätin
Carmen Walker Späh**

Über 7000 Kilometer umfasst die gesamte Strasseninfrastruktur im Kanton Zürich. Die Strasse ist der wichtigste Verkehrsträger: Mehr als zwei Drittel des Verkehrsaufkommens in unserem Kanton werden über den privaten Strassenverkehr bewältigt. Ein wesentlicher Anteil des öffentlichen Verkehrs entfällt zudem auf Busse, die auf dem Strassennetz verkehren. Ein gut funktionierendes Strassennetz ist nicht nur überlebensnotwendig für Wirtschaft und Gewerbe, es liegt letztlich im Interesse der ganzen Bevölkerung.

Doch Staus gehören leider zum Alltag auf den Strassen im Kanton Zürich. Das ist nicht nur ärgerlich für jene, die im Stau stehen und wichtige Termine verpassen. Der Stau verursacht einen volkswirtschaftlichen Schaden, der allein im Kanton Zürich auf 200 bis 300 Millionen Franken pro Jahr geschätzt wird und insbesondere auf Kosten von Gewerbe und Unternehmen geht.

Geschichten wie die folgende wiederholen sich jeden Tag aufs Neue: Ein Transportunternehmer aus dem Rafzerfeld muss eine Lieferung verderblicher Ware pünktlich um 8 Uhr morgens in Schlieren abliefern. Bereits in Eglisau die erste Herausforderung:

Wie immer verläuft der Verkehr schon frühmorgens zähflüssig, der Chauffeur verliert wichtige Zeit und gleichzeitig leidet die Bevölkerung in Eglisau unter der Blechlawine. Spätestens wenn der Chauffeur bei Opfikon in die A1 einbiegt, steigt seine Nervosität erneut an: «Wie gut komme ich heute über die Nordumfahrung und durch den Gubrist?», fragt er sich. Der Stau auf dem stark befahrenen Nationalstrassenabschnitt entpuppt sich als hartnäckiger als angenommen, und der Chauffeur übergibt seine Lieferung zum Unmut des Kunden mit 30-minütiger Verspätung.

Der Gegenvorschlag zur «Anti-Stau-Initiative», über welchen das Zürcher Stimmvolk diesen Herbst befinden wird, löst zwar nicht sämtliche Stauprobleme im Kanton Zürich. Die Anpassung der Kantonsverfassung ist aber ein klarer Auftrag, der Leistungsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes bei Planungen und Projekten künftig besser Rechnung zu tragen.

Regierung für Gegenvorschlag

Die inzwischen zurückgezogene «Anti-Stau-Initiative» nahm aus Sicht des Zürcher Regierungsrats ein berechtigtes Anliegen auf: Der motorisierte Strassenverkehr soll in der Kantonsverfassung stärker und seiner Bedeutung entsprechend verankert werden. Der Regierungsrat befürchtete jedoch, dass die Initiative aufgrund ihrer Formulierung eine unerwünschte «Lex Stadt Zürich und Winterthur» in der Kantonsverfassung geschaffen hätte. Im übrigen Kantonsgebiet hätte sie keine Wirkung erzielt. Zudem wäre sie in der Umsetzung mit bundesrechtlichen Vorgaben im Widerspruch gestanden. Um den berechtigten Grundgedanken der Initiative umzusetzen, beschloss der Kantonsrat – auf der Grundlage eines Antrags



Stausituationen wie diese gehören heute leider zum Zürcher Alltag.

Bild: pd

des Regierungsrats – einen Gegenvorschlag. Der Regierung unterstützt diesen aus Überzeugung.

Die im Herbst zur Abstimmung gelangende Vorlage hat zwar keinen grundsätzlichen Paradigmenwechsel in der Zürcher Verkehrspolitik zur Folge. Sie setzt aber ein starkes Zeichen für den in der Vergangenheit teilweise vernachlässigten Individualverkehr. Bei einer Annahme der Vorlage verfügen wir bei künftigen Projekten über einen Verfassungsauftrag, die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr zwingend zu berücksichtigen.

Projekte rasch realisieren

Aktuell sind im ganzen Kantonsgebiet einige wichtige Strasseninfrastrukturprojekte in Planung: die Lückenschliessung der Oberlandautobahn, die Glattalautobahn, die

Umfahrung Eglisau, das Projekt am Zürcher Rosengarten mit Tunnel und Tram oder die Erschliessung Neuhegi-Grüze in Winterthur. Kurz vor dem Spatenstich steht zudem die Limmattalbahn, welche neben Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr auch für den Strassen- und Langsamverkehr Optimierungen vorsieht. Ich setze mich mit aller Kraft dafür ein, dass wir diese Projekte so rasch wie möglich realisieren können.

Sowohl der öffentliche Verkehr als auch ein leistungsfähiges Strassennetz sind essentiell für den Erhalt unserer Standortattraktivität. Sorgen wir im Interesse der Zürcher Wirtschaft, unseres Gewerbes, unserer Bevölkerung sowie im Hinblick auf kommende Generationen für ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich! ■

Carmen Walker Späh



Regierungsrätin Carmen Walker Späh ist Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich

Gegenvorschlag verdient ein Ja

Im Oktober 2014 wurde die kantonale Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung (Anti-Stau-Initiative)» eingereicht. Sie verlangt, dass die Leistungsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auszurichten sei. Kantons- und Regierungsrat lehnten die Volksinitiative ab, stimmten jedoch dem Grundanliegen der Initianten zu, dass eine gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die Bevölkerung und die Wirtschaft des Kantons Zürich von grosser Bedeu-

tung ist. Der Kantonsrat beschloss auf Antrag des Regierungsrats einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative. Dieser stärkt die Rolle des motorisierten Privatverkehrs in der Kantonsverfassung. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit im Strassennetz ist demnach mindestens auszugleichen. Damit erfüllt der Gegenvorschlag das Hauptanliegen der Volksinitiative und beseitigt gleichzeitig deren Schwächen. Weil das Initiativkomitee daraufhin seine Volksinitiative zurückzog, kommt allein der Gegenvorschlag zur Volksabstimmung.