

## Fadegrad



von  
Nina Fehr Düsel

## Verkehrte Verkehrspolitik

Leider handelt es sich nicht um einen Aprilscherz. Kürzlich wurde tatsächlich eine weitere Gebührenerhöhung der Strassenparkplätze in der Innenstadt beschlossen. Hierbei ist von einer stattlichen Erhöhung von 100 Prozent (!) die Rede. Die städtische Regierung macht alles, um den Autoverkehr zu verteufeln. Dafür wird das Velo wo immer möglich gefördert. Das Nachsehen haben natürlich auch die Gewerbetreibenden. Der motorisierte Individualverkehr ist jedoch der bedeutendste Bestandteil einer gut funktionierenden Volkswirtschaft. Leider wird dieser nun einmal mehr zur Kasse gebeten. Im Gemeinderat stand allerdings die SVP mit ihren Forderungen wieder auf einsamer Flur. Nicht einmal FDP und CVP unterstützten das Anliegen, gegen diese frappante Erhöhung der Gebühren anzukämpfen. Statt dessen einigte man sich auf einen «faulen Kompromiss».

Auch das Verschwinden von Parkplätzen und verkehrsberuhigende Massnahmen sind in Zürich fast an der Tagesordnung. Jeder kennt dies: Man kommt per Auto flüssig und im Nu an den Stadtrand von Zürich, hat durch die Innenstadt dann aber eine satte halbe Stunde oder länger, weil alles stockt und staut. Die Parkplatzsuche ist ebenfalls kein einfaches Unterfangen.

So ist auch im Kantonsrat das Verhindern von weiteren Verkehrsbeschränkungen oft ein Thema. Beispielsweise wurde im Juli 2015 gar seitens CVP eine Anfrage im Kantonsrat gestellt, wie die gewerbefreundlichen Auflagen im Strassenverkehr bekämpft werden können. Viele Gewerbetriebe und Aussendienstmitarbeiter sind beruflich auf einen gut funktionierenden, motorisierten Strassenverkehr angewiesen. Insbesondere die steigenden Staukosten verursachen für die betroffenen Unternehmungen erhebliche Mehrkosten.

Hinzu kommen zahlreiche weitere Schikanen im Strassenverkehr, wie Spur- und Temporeduktionen, die exzessive Ausweitung von Radarkontrollen, die Umwandlung von Parkverboten in Halteverbote oder die Ausweitung der Gebührenpflicht. Zum Glück sind die bürgerlichen Mehrheiten im Kantonsrat deutlich stärker. Hier gilt es dranzubleiben. Die Verflüssigung des Verkehrs wird im Rat noch oft ein Thema sein. Man erinnere sich noch an die Anti-Stauintiative, die kantonale Volksinitiative, welche leider vom Volk abgelehnt wurde. Schauen wir nach vorne und versuchen diese grün-rote Umerzählung zu stoppen. Die gute Zusammenarbeit mit der FDP und der CVP ist wichtig für den Erfolg einer freiheitlichen Politik in der Stadt Zürich. Es gilt den Wirtschaftsstandort Zürich zu stärken und nicht zu schwächen.

## AUS DEM ZÜRCHER GEMEINDERAT

## 80 000 neue Einwohner – aber keine neuen Strassen

Der Gemeinderat berät in einer mehrtägigen Debatte den neuen Richtplan. Es sollen in den kommenden Jahren bis zu 80 000 neue Einwohner nach Zürich ziehen, aber die vereinigten Linken wollen partout keine neue Strassen bauen.



Martin Bürlimann  
Gemeinderat SVP  
Zürich 10

Das Amt für Städtebau legte dem Gemeinderat eine Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans für die Stadt Zürich vor. Die letzte Gesamtrevision der regionalen Richtpläne liegt bereits 15 Jahre zurück. Im Richtplan werden die langfristigen, strategischen Entscheide gefällt. Die Debatte dauert voraussichtlich drei Tage. Ziel ist die Verabschiedung für die Festsetzung durch den Regierungsrat.

### Massive Bevölkerungszunahme erwartet ...

Die Prognosen des Stadtrates zur Bevölkerungsentwicklung in Zürich gehen von starkem Wachstum aus. Der Kanton sieht vor, dass mindestens 80 Prozent der Entwicklung in den sogenannten «Stadtlandschaften» und «urbanen Wohnlandschaften» aufgenommen werden soll. Das heisst, dass bis zum Jahr 2030 zusätzlich mindestens 80 000 zusätzliche Bewohner erwartet werden. Gemäss kantonalem Richtplan soll das Siedlungsgebiet nicht mehr ausgedehnt werden.

Jedoch sucht man vergebens nach Massnahmen, um dieses irrwitzige Wachstum zu bremsen. Ausgerechnet jene Parteien, die ohne Ende «Nachhaltigkeit» predigen, nehmen dieses mengengetriebene exogene Wachstum ohne die geringste Kritik hin. Es heisst lediglich: «Es gilt Strategien zu finden, die die Innenentwicklung ermöglichen und dabei die zu erhaltende Vielfalt an Strukturen und räumlichen Qualitäten der Stadt sicherstellen.» Dazu gesellt sich das sattsam bekannte Geschwätz von «2000-Watt-Gesellschaft» und «Verdichtungen».

### ... aber keine neuen Strassen

Am deutlichsten wird die fatale Fehlplanung im Teilrichtplan Verkehr sichtbar. Der Teilrichtplan Verkehr soll den Raumbedarf der verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander abstimmen, also Strassen, Tram- und Busspuren, Rad-, Fuss-, Wander- und Reitwege, Parkierungsanlagen oder Wendeanlagen des öffentlichen Verkehrs. Der Stadtrat betont, dass der wachsenden Mobilität mehr Lärm und ein erhöhter Raumbedarf gegenüberstehen. Daher will die Verwaltung diese negativen Auswirkungen mittels eines hohen Anteils an Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr auf ein «stadterträgliches Niveau» senken. Die Ziele des Stadtrates, den motorisierten Individualverkehr zu drangsalieren, hat er bereits in der Strategie «Stadtverkehr 2025» ausformuliert. In den Teilanträgen des Richtplans, welche der Gemeinderat diese Woche berät, sind praktisch keine Kapazitätserweiterungen für gewerblichen Transport und für beruflichen Privatverkehr zu finden. Im Gegenteil findet sich sogar die Abklassierung vorgesehener Strassenabschnitte wie etwa die Albisrieder-/Altstetterstrasse.

### Reitwege, Wanderwege, Velowege

Dafür wird jede Minderheit bedient: Die Ausbauten des öffentlichen Verkehrs stützen sich auf die Netzentwicklungsstrategie 2030 der Verkehrsbetriebe. Geplante Erweiterungen gegenüber dem bisherigen regionalen Richtplan sind das Tram Rosengarten, die Tramtangente Nord (Oerlikon/Schwamendingen), die Tramtangente Süd (Wiedikon) und die Elektrifizierung der Buslinien 80 und 69. Vorgeesehen ist auch ein neues Depot Zürich Nord.

Auch die Karteneinträge zu den Wanderwegen aus dem bisherigen regionalen Richtplan wurden übernommen. Ergänzt werden diese neu mit behindertengerechten Wanderwegen. Auch die Quartierzentren aus dem kommunalen Verkehrsplan wurden neu in den regi-

onalen Richtplan übernommen. Selbstverständlich dürfen die Karteneinträge zu den Velorouten nicht fehlen. Das Netz im kurzfristigen Horizont (Umsetzung innert zehn Jahren) entspricht den Routen aus dem Masterplan Velo. Zusammen mit den Reitwegen ist für alle Anliegen gesorgt, nur nicht für

jene, die jeden Morgen aufstehen und zur Arbeit fahren wollen.

Doch damit nicht genug: In der Debatte werden über hundert Anträge aus der linken Küche behandelt, welche noch mehr Pärke, Velowege und Traminien fordern. Die Anträge der SVP sind voraussichtlich chancenlos. Daher wird die SVP-Fraktion in der Schlussabstimmung diesen Richtplan wohl ablehnen müssen.

## LESERBRIEF

## Kritische Zeiten

Es wird immer offensichtlicher, dass der Dachverband der schweizerischen Exportindustrie – économiesuisse – in der SVP ihren Hauptgegner seiner EU-Anschluss-Politik vermutet und sich auch in für die Wirtschaft belanglosen Asylabstimmungen offen gegen die Volkspartei wendet. All dies natürlich im Hinblick auf den 2016/17 zu erwartenden grossen Showdown über den ominösen Rahmenvertrag mit Einbindung in die EU-Gesetzesmaschinerie und die totale Unterwerfung unter den EU-Gerichtshof, also ein Knechtschaftsvertrag. Angesichts unserer auf dem Spiel stehenden Selbstbestimmung und Volkssouveränität möchte ich ein paar Zitate aus vergangenen Zeiten in Erinnerung rufen:

«Schwer wird die Anpassung an die neuen Verhältnisse werden. Sofern wir alle – und das ist erste Pflicht – das tägliche Brot sichern wollen, welches den Körper ernährt, und die Arbeit, die die Seele stärkt, werden Hindernisse zu beseitigen sein, die man noch vor weniger als einem Jahr für unüberwindbar gehalten hätte.»

«Zur Erreichung dieses Ergebnisses – das für die Rettung des Landes von kapitaler Bedeutung ist – werden wichtige Entscheidungen nötig sein. Und zwar nicht etwa solche, über die wir vorher lange beraten, diskutieren und abwägen können. Also Beschlüsse, die gleichzeitig überlegt und rasch auf Grund eigener Machtbefugnisse zu fassen sein werden.»

Sämtliche Zitate stammen aus der berühmten Radioansprache des damaligen Bundespräsidenten Marcel Pilet-Golaz (FDP) vom 25. Juni 1940, die von namhaften Historikern einhellig als «politische Kapitulation» vor dem Dritten Reich ausgelegt wird. 1943 musste Pilet-Golaz zurücktreten. Heutige Wirtschaftsführer meinen, dessen Demutsgesten gegenüber Nazideutschland hätten nichts mit dem unterwürfigen Defätismus unseres heutigen Bundesrats gegenüber der EU zu tun. Dennoch gibt es pikante Parallelen: Obwohl Pilet-Golaz nicht Neuenburger sondern Waadtländer war, ist die Idee einer Teilnahme an einem grosseuropäischen Wahngelände beiden gemeinsam. Zwischen Volk und Regierung klaffte damals wie heute eine tiefe Kluft. Eine aggressive «Fünfte Kolonne» zermürbte das Land schon damals von innen her. Es wird verhärmelt, beschönigt und verschwiegen. Es wird Sprachakrobatik betrieben. Harsche Sanktionen heissen «ausgleichende Massnahmen». Burkhalter vernebelt. Er ist jedoch wild entschlossen, unser Land mit unabsehbaren Folgen für unsere Selbstbestimmungsrechte an das politische Regelsystem des EU-Binnenmarktes anzudocken und bedingungslos EU-Gerichten zu unterwerfen. Oder, um mit Roger Köppel zu sprechen: «Was EU und Bundesrat beabsichtigen, ist eine Einverleibung, die der Einverleibte nicht merken soll.»

Robert Nieth, Walchwil

## FRAKTIONSERKLÄRUNG ZUM REGIONALEN RICHTPLAN STADT ZÜRICH

## Bevölkerungswachstum und rot-grüne Ideologien ausser Rand und Band

Nach fast achtzehn Monaten Kommissionsarbeit, Beratungen und Diskussionen steht ein revidierter Richtplan mit über 150 Anträgen zur Ratsdebatte und Abstimmung bereit. Dieser neue Richtplan soll dem unnatürlichen Bevölkerungswachstum Rechnung tragen.



Peter Schick  
Gemeinderat  
Vizefraktionschef SVP  
Zürich 11

Allerdings sind die Annahmen des Stadtrates aus seinem Antrag vom 29. Oktober 2014 bereits rasant überholt. Nimmt man diese Zahlen zum Nennwert, dann basiert die Planung des Stadtrates bis 2030 auf 440 000 Einwohnern, darüber hinaus auf 460 000. Vor wenigen Wochen gab derselbe Stadtrat aber offiziell bekannt, dass er bereits bis 2030 mit 500 000 Einwohnern rechne. Die dem Richtplan zugrunde liegenden Annahmen gehen also von mindestens 40 000 Menschen weniger aus. Das entspricht etwa der Stadt Thun. Wie soll das gehen? Wie soll das insbesondere in Fragen der Infrastruktur und des Verkehrs gehen? Wie sollen hierbei nachhaltige Lösungen geschaffen werden können, wenn nicht das grosse Ganze angesehen wird, sondern vom Stadtrat ein ideologisch getriebener Top-Down-Ansatz in das Parlament getragen wird und von dessen sozialistischen, grünen und rot-grünen Wasserträgern noch verstärkt wird?

Die Stadt Zürich müsste, ginge es nach den Grünen, mit Bäumen, Grünflächen und Parkanlagen und den be-

reits erwähnten sogenannten Pocket-Parks übersät werden. Es ging dabei immer nur um Grünsicherung und noch etwas mehr.

Wo die neu Zugezogenen wohnen sollten, darüber gab es auch hier keine Antworten. Immer mehr Personen in das Land und in die Stadt holen und dazu immer mehr Grünflächen fordern: Das geht nicht auf.

Die Stadt Zürich wächst und wächst. Jedes Jahr kommen zigtausend neue Menschen in die Stadt. Die neuen Bewohner beanspruchen Flächen. Es müssen neue Wohnungen und Schulhäuser gebaut werden. Auch die übrige Infrastruktur muss laufend angepasst und ausgebaut werden.

Nach der linken Ratsseite soll das Wachstum nur mit ÖV, Velo- und Fussgängerwegen aufgefangen und abgewickelt werden. Da wird nicht hinterfragt und nach neuen Lösungen oder Ideen gesucht. Das einzige was «wie das Amen in der Kirche wirkt», ist, dass der motorisierte Individualverkehr daran glauben muss.

Das oberirdische Verkehrssystem inklusive ÖV hat seine Kapazitätsgrenze erreicht, wenn nicht sogar überschritten. Es wird aber munter weiter geflickt und gebastelt. Das wird soweit führen, dass die guten Steuerzahler ob juristische oder natürliche Personen, Zürich den Rücken kehren und in die Agglomeration hinausziehen.

Die SVP hat mit dem Postulat «U-Bahn» nach Möglichkeiten gesucht. Nach über 35 Jahren seit der letzten U-Bahn-Abstimmung in der Stadt sollte es wieder möglich sein, darüber zu sprechen.

Der Vorstoss ist übrigens keine Kopie des GLP-Anliegens im Kanton Zürich. Bereits 2005 forderte dies die SVP beim Wahlkampfauftritt um das Stadtpräsidium. In der NZZ vom 23.12.2005 heisst es: «Einig waren sich beide Kontrahenten (Elmar Ledergerber und Roger Liebi), dass Zürichs Verkehrssituation mit dem Bau eines Stadttunnels verbessert werden sollte. Liebi propagierte überdies den Bau einer U-Bahn.»

Es hat sich sehr viel verändert seither. In der Bevölkerungsentwicklung, aber auch im positiven Sinne beim Bau solcher Projekte.

Wir fordern den Stadtrat daher auf, eine Evaluierung einer im Termin des Richtplanes mittel- bis langfristig zu erstellenden Schnellbahn/U-Bahn in Zürich zu erarbeiten.

Die Einwanderung in die Stadt wird auch in den nächsten Jahren nicht abnehmen. Die SVP setzt sich auf vielen Ebenen für Masshalten und gegen Masslosigkeit ein. Das uneingeschränkte Bevölkerungswachstum belastet Infrastruktur und Finanzen der Stadt Zürich unverhältnismässig. Selbst Finanzvorstand Leupi erachtete dies an seiner Medienkonferenz zur Rechnung 2015

als Risiko. Die SVP erachtet die Menschen als mündig und eigenverantwortlich. Der SVP missfällt die zunehmende sozialistische und grüne Entmündigungs-, Erziehungs- und Verbotskultur zutiefst. Entsprechend setzen wir uns für die Mobilitätsfreiheit jedes einzelnen Bürgers ein. Der Bürger ist mündig und weiss, wann, wo und zu welchem Zweck er das praktischste Verkehrsmittel wählt.

Die Richtplandiskussion in der Kommission muss man als verpasste Chance bezeichnen. Statt zu einer Grundsatzerklärung führt dies nun zu kosmetischen Selbstverwirklichungsanträgen. Selbst der linke Schriftsteller und Journalist Reinhard Jellen schreibt: «Es hat sich eine Achsenverschiebung innerhalb der Linken ergeben: Weg von der sozialen Idee und Kategorien wie menschlicher Fortschritt, hin zu einer grünasketischen Verdrängungs- und Verbotskultur: Man muss möglichst politisch korrekt agieren, man darf den Islam nicht kritisieren und ansonsten hat man möglichst gesund zu leben...» Das städtische Verkehrssystem läuft jetzt schon auf dem Zahnfleisch, oder noch klarer ausgedrückt, auf dem letzten Zacken. Daher empfiehlt die SVP den anderen Parteien dringend, unser sogenanntes U-Bahn-Postulat zu unterstützen und in den Richtplan einfließen lassen.

Die SVP wird sich an der Schlussabstimmung, sollten überwiegend rot/grüne Interessen des vorliegenden Richtplanes berücksichtigt werden, vorbehalten, Nein zu stimmen.