

A N F R A G E von Roger Bartholdi (SVP, Zürich) und Roland Scheck (SVP, Zürich)

betreffend «Die Schweiz steht im Stau»

Economic Research von der Credit Suisse hat in ihrer März-2014-Ausgabe aufgezeigt, wie die Schweiz im Stau steht und Zürich den Pendlerstau-Index (Rangliste der vom Stau am meisten betroffenen Agglomerationen) anführt. U.a. steht folgendes:

«Am meisten vom Stau betroffen sind Pendler in der Agglomeration Zürich. An Werktagen reihen sich die Fahrzeuge hauptsächlich an den Eingangstoren der Stadt Zürich, beim Milchbuckeltunnel und den Autobahnausfahrten Brunau und Zürich-City. Mit Winterthur, Baden-Brugg und Zug befinden sich zudem noch drei weitere Agglomerationen aus dem Grossraum Zürich unter den ersten Zehn der Stau-Rangliste, die Belastung ist dort allerdings um jeweils ein Drittel tiefer als in der Stadt Zürich».

Dies ist für die staugeplagte Bevölkerung keine neue Erkenntnis. Einmal mehr wird aber statistisch aufgezeigt, dass wirkungsvolle Massnahmen dringend notwendig sind. Wird nicht gehandelt, werden sich die Staubildungen in den kommenden Jahren weiter verschärfen. Auch auf der Schiene ist eine ähnliche Problematik festzustellen, überfüllte Züge, S-Bahnen, Trams und Busse. Die Hauptursache ist die hohe Anzahl von Pendlern und die Zunahme der Bevölkerung durch Migration. Anstatt Symptombekämpfung oder untaugliche Ideen wie u.a. Roadpricing zu thematisieren, sind wirkungsvolle Massnahmen zu treffen. Reduktionen der Pendlerströme und Kapazitätenerweiterungen der Verkehrsachsen sind sinnvolle und geeignete Massnahmen. Einige Instrumente (u.a. Umfahrungsstrassen oder Tunnels wie Seebeckentunnel Zürich, Stadttunnel bzw. Seetunnel) wurden im kantonalen Richtplan definiert und dienen der Entlastung des bisherigen Strassennetzes.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Erkenntnisse zieht der Regierungsrat aus der erwähnten Publikation «Die Schweiz steht im Stau»?
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die volkswirtschaftlichen Schäden und Mehrkosten für Industrie und Gewerbe, welche aus diesen Staus resultieren?
3. Welche Massnahmen sind zu ergreifen, damit die Agglomeration Zürich in der Zukunft nicht mehr unter den Top 5 im Pendlerstau-Index erscheint?
4. Werden Bau-Projekte (u.a. im Richtplan vorhanden / Strasse und Schiene), welche eine Staumentlastung erzeugen, gefördert und forciert? Falls ja, welche? Mit welchem Zeithorizont ist mit einer signifikanten Staureduktion zu rechnen?
5. Im Widerspruch zu diesen Erkenntnissen steht u.a. die praktizierte Verkehrspolitik in einzelnen Gemeinden wie die Stadt Zürich, wo die Hauptverkehrsachsen seit Jahren systematisch in ihrer Leistungsfähigkeit reduziert oder behindert werden. Welche Konsequenzen leitet der Regierungsrat in Bezug auf seine Oberaufsicht daraus ab und mit welchen Massnahmen wird er inskünftig sicherstellen, dass vorhandene Kapazitäten nicht weiter reduziert werden? Wie können die Staus auch in diesen Gemeinden wirksam und nachhaltig reduziert werden?
6. Werden unter dem Einbezug des Amtes für Wirtschaft (AWA) mit Verbänden und Arbeitgebern Massnahmen diskutiert, wie die Pendlerströme reduziert werden können? Förderung von flexiblen Arbeitszeiten, «Home-office», dezentrale Arbeitsplätze etc.? Falls ja, mit welchem Erfolg? Falls nein, warum nicht?

7. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Potenzial bei den kantonalen Angestellten ein, mit geeigneten Massnahmen (Förderung flexible Arbeitszeit, Teilzeit etc.) eine Reduktion der Pendlerströme in Spitzenzeiten zu erreichen? Welche Massnahmen sind geplant und sinnvoll?

Roger Bartholdi
Roland Scheck