

**POSTULAT** von Willy Germann (CVP, Winterthur), Dr. Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau)

betreffend           Elektronik vor Beton

---

Der Regierungsrat wird ersucht, im Zusammenhang mit der Richtplanung aufzuzeigen, wo und wie mit marktwirtschaftlichen und elektronischen Instrumenten teure Strassenbauten vermieden werden könnten.

Willy Germann  
Dr. Christoph Holenstein  
Lisette Müller-Jaag

Begründung:

Sowohl der knappe Raum als auch die Finanzen lassen es nicht zu, dass innert vernünftiger Frist alle Strassenbauvorhaben des Richtplans realisiert werden. Viele dieser Strassenbauvorhaben richten sich auf eine Spitzenbelastung am Morgen und Abend aus.

Wenn es gelänge, diese Spitzen zu brechen, könnten bereits kurz- und mittelfristig Staus, mittel- und langfristig sogar manche teure Strassenbauten vermieden werden. Im Vordergrund einer Strategie «Elektronik vor / statt Beton» steht ein differenziertes Roadpricing, wobei in Spitzenzeiten und in Gebieten mit starker Verkehrsbelastung höhere Gebühren erhoben würden. Eine «elektronische Vignette» liesse zudem die Bewirtschaftung von Spuren zu, z.B. einen flüssigeren regionalen Nutzverkehr (Gewerbe). Ebenfalls sollte eine differenzierte Parkraumbewirtschaftung mit deutlich höheren Gebühren in den Spitzenstunden eingeführt werden. Einnahmen aus solch differenzierten marktwirtschaftlichen Mitteln sollten zum grösseren Teil der Schaffung einer Verkehrsinfrastruktur mit einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis und einem geringen Raumverbrauch zugute kommen (also z.B. Integriertes Verkehrsmanagement).

Daneben könnten dank Elektronik eine weiträumige Verkehrslenkung und Verkehrsinformation dazu beitragen, Staus zu vermeiden. Denkbar wären z.B.:

- automatische Spurenbewirtschaftung mit wechselnden Tempolimiten und zeitlich befristeter Öffnung der Standstreifen,
- Tropfenzählersystem bei Autobahneinfahrten auch ausserhalb des Kantons Zürich, dank Spurenbewirtschaftung allenfalls auch bei Autobahnausfahrten,
- Stauinformationen vor den letzten P+R-Anlagen bei Autobahnzufahrten,
- Dosieranlagen bereits vor den Ballungsgebieten

Dass der ÖV sowie der Langsamverkehr in den Spitzenstunden zusätzliche Mobilität übernehmen können, sind flankierend dringliche Investitionen in den ÖV und den Langsamverkehr erforderlich (Durchgangsbahnhof u.a.). Die Zusammenarbeit mit dem Bund, den Nachbarkantonen sowie den Gemeinden ist dabei unerlässlich.