

# Verkehrsinfarkt: Zürich hat genug!

---

*Wo die Wirtschaft pulsiert, sind Menschen und Güter mobil – und umgekehrt. Deshalb braucht der Wirtschaftsmotor Zürich eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie ist die Voraussetzung für den effizienten Transport von Personen und Gütern. Die Verkehrsadern im Raum Zürich sind akut von Infarkten bedroht. Heute braucht es in den Spitzenzeiten den sprichwörtlichen Flügelschlag eines Schmetterlings als Auslöser – und Zürich steht still. Abhilfe tut Not!*

**Markus Hutter, Unternehmer und Nationalrat, Winterthur**

Im öffentlichen Verkehr ist viel getan worden. Trotzdem stösst die Kapazität in den Spitzenzeiten an Grenzen. Der Zusatznutzen eines weiteren Ausbaus ist aber gering. Geringe Kapazitätsgewinne in den „Rush hours“ werden mit sehr teuren Überkapazitäten in den verkehrsarmen Zeiten erkaufte.

Handlungsdruck beim Strassenverkehr

Grosses Verbesserungspotenzial zeigt dagegen die Strasse. Das Gesamtverkehrssystem in und um Zürich herum leidet unter ausgedehnten, sich täglich wiederholenden Verkehrsinfarkten. Ob am Gubrist, auf der Nordumfahrung Zürichs oder auf der Umfahrung Winterthur: Die Stautunden wachsen Jahr für Jahr.

Hoffnungsschimmer, Trauerspiel und Bewusstseinslücke

Beim Gubrist scheint das Problem zwar erkannt zu sein. Der Hoffnungsschimmer ist aber nur schwach: Die Frage ist erstens, ob die Kapazität innert nützlicher Frist erweitert werden kann (Stichwort: Projektverzögerungen wegen der Überdachung Weiningen). Und die Frage ist zweitens, ob ein Ausbau auf sechs Spuren genügt, oder ob eben vorausschauend auf acht Spuren hätte geplant werden sollen.

Das Tauziehen um die Oberlandautobahn ist ein Trauerspiel. Bern soll sich endlich bewegen. Betreffend Handlungsbedarf gibt es nichts zu deuteln, und die „Bestellung“ aus Zürich liegt pfannenfertig vor. Der Netzbeschluss als Voraussetzung für den Startschuss für die Bauarbeiten ist deshalb nicht nur nötig, sondern überfällig.

Ein weiteres Problem hat das Bewusstsein der Politiker noch nicht erreicht: Das rechte Seeufer liegt weit ab von jeder vernünftigen Anbindung an das Nationalstrassennetz. Projekte wie See- oder Stadttunnel, kombiniert mit der Aufwertung der Forchautobahn müssen aufgegriffen und vorangetrieben werden.

Unfälle und chronische Staus im Unterland

Der Begriff „Hochleistungsstrasse“ als Bezeichnung für die Verbindung Kloten-Bülach-Glattfelden-Weiach ist fast zynisch: Staus sind chronisch, schwere Unfälle an der Tagesordnung. Das Hauptärgernis ist die Lücke beim Hardwald. Sie muss geschlossen und die kantonale Hochleistungsstrasse zu einer Nationalstrasse aufklassiert werden. Hier braucht es politischen Druck in Bern. Die blosser Absichtserklärung im kantonalen Richtplan reicht nicht. Ebenfalls grosser Handlungsbedarf zeigt das Glattal. Die Glattalautobahn ist überfällig. Sie ist ein „Bypass“ zum Abschnitt Brüttsellerkreuz-Aubruugg und mildert die Infarktanfälligkeit in Zürich Nord.

## Druck machen in Bern

Wo die Wirtschaft pulsiert, sind die Menschen mobil – und umgekehrt. Deshalb braucht Zürich leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen. Der öffentliche Verkehr ist gut aufgestellt. Das ist ein Ergebnis jahrelanger Bevorzugung und grosszügiger Quersubventionierung durch die Strasse. Der Strassenverkehr, der über 80% der Verkehrsleistung erbringt, hat dringenden Aufholbedarf. Zürich muss in Bern klare Signale setzen und die Lösung der Probleme im Strassenverkehr selbstbewusst einfordern.