

Positionen Verkehr



Das Bedürfnis der Zürcher Bevölkerung nach Mobilität wächst weiterhin. Subventionen verzerren allerdings die Anreize für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger. Die FDP fordert die freie Wahl der Verkehrsträger mit intelligenter Abstimmung zwischen ihnen. Insbesondere soll Raum- und Verkehrsplanung besser koordiniert werden. Mobilitypricing für alle Verkehrsträger kann ein Instrument sein, das aber mit Steuerreduktionen kompensiert und so zu einer Lenkungsabgabe werden muss. Geplante Aus- und Neubauprojekte der Strasseninfrastruktur sollen gemäss Bedürfnissen der Nutzer, der Sicherheit und der Umweltverträglichkeit umgesetzt werden. Der öffentliche Verkehr kann durch den Einsatz von ICT und selbstfahrenden Fahrzeugen optimiert werden. Beim Flugverkehr ist die Leistungsfähigkeit des Flughafens sicherzustellen. Einen Beitrag dazu kann die Business Aviation am Flughafen Dübendorf leisten. Die FDP setzt auf die neuen Generationen von Flugzeugen, so dass die Bevölkerung möglichst wenigen Emissionen ausgesetzt ist.

Herausforderungen

- Zentrale und exponierte Lage des Kantons Zürich (Land- und Luftverkehr) und unterschiedliche Interessenlagen in Bezug auf den Flughafen.
- Die Bevölkerung und das Bedürfnis nach Mobilität wachsen.

- Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit erhalten können.
- Die Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz steigen stetig.
- Die Allgemeinheit subventioniert Mobilität, das führt zu Marktverzerrungen und zu Intransparenz.
- Es werden immer mehr Rechtsmittel ergriffen und der Bund gewinnt an Einfluss. Das erschwert den Bau und den Ausbau der Infrastruktur, womit keine integrale Verkehrsstrategie mehr geplant und umgesetzt werden kann.

Forderungen

Allgemein

1. Wir fordern das Recht der freien Wahl des Verkehrsmittels. Die verschiedenen Verkehrsmittel sind untereinander intelligent abzustimmen und zu verknüpfen.
2. Die Raumplanung und die Verkehrsplanung müssen koordiniert werden. Der Unterhalt der Infrastruktur hat hohe Priorität und muss garantiert werden. Bei der Planung neu zu erstellender Infrastruktur muss die Finanzierung für deren Unterhalt berücksichtigt werden.
3. Der Perfektionismus der Baunormen und der kantonalen Standards muss auf ein vernünftiges Mass reduziert werden.
4. Mobilitypricing soll sich verursachergerecht auf alle Verkehrsteilnehmer und alle Verkehrsträger beziehen. Wenn es eingeführt wird, muss dies mit Steuerreduktionen kompensiert werden (somit muss es fiskalquotenneutral sein). Es soll eine Lenkungswirkung haben und die Infrastruktur finanzieren.

Motorisierter Individual- und Wirtschaftsverkehr

1. Die verschiedenen Ausbau- und Neubauprojekte der Strassenverkehrsinfrastruktur müssen sich an den Bedürfnissen der Nutzer ausrichten, sicher und umweltverträglich sein. Sie sind aktiv voranzutreiben, die Fristen müssen eingehalten werden.
2. Die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur soll durch intelligente Informations- und Regelungssysteme optimiert werden. So können beispielsweise die Fahrzeuge untereinander vernetzt oder die Geschwindigkeit während Verkehrsspitzen angepasst werden. Der Kanton soll sich aktiv an Versuchen beteiligen.
3. Der Pannestreifen soll als zusätzliche Spur während Verkehrsspitzen verwendet werden können.
4. Das Verkehrsnetz und die Signalisation sind den veränderten Anforderungen der E-Bikes anzupassen.
5. Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen sollen auf Wohnquartiere beschränkt und innerorts nicht auf Hauptverkehrsachsen ausgeweitet werden.

Öffentlicher Verkehr

1. Die Planverfahren müssen früh in die Wege geleitet werden, damit allfällige Einsprachen das Projekt nicht verzögern. Dazu gehören insbesondere: Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, der Bau des Brüttener Tunnels, verschiedene Doppelspurausbauten (zum Beispiel rechter Zürichsee, Säuliamt, Aathal, Furttal).
2. Der Verkehr soll mit neuen Technologien (ICT) weiter entwickelt werden, und zwar durch private und öffentliche Akteure (wie zum Beispiel abrufbare Bussysteme, Rufbus, Carpooling).
3. Es ist zu prüfen, ob die heute überlastete Infrastruktur im Zentrum (zum Beispiel der HB Zürich) mit Tangentiallinien entlastet werden kann.

4. Es braucht innovative Konzepte und attraktive Rahmenbedingungen, um die Mobilität auch dezentral zu entwickeln. Dazu gehören zum Beispiel selbstfahrende Fahrzeuge.
5. Park and Ride ist auf dem Land und an den Stadträndern zu fördern, damit es nicht zu einer Zersiedelung der Regionen kommt.
6. Das bestehende S-Bahn Netzwerk muss durch das Projekt S-Bahn 2G optimiert werden.

Luftverkehr

1. Die Leistungsfähigkeit des Flughafens Kloten als internationaler Hub ist für den Wirtschaftsstandort Zürich zentral und daher langfristig zu sichern.
2. Den Flugplatz Dübendorf muss für die Business-Aviation genutzt werden können, so entlastet er den Flugplatz Kloten. Dies ermöglicht Synergien zwischen Aviation und Innovationspark.
3. Der Flugbetrieb ist so zu gestalten, dass bei gleicher Flugsicherheit und (wetter-sensitiver) Betriebsstabilität die Bevölkerung möglichst wenig unter Emissionen leidet. Der gekröpfte Nord-anflug muss als Lösung weiter auf der politischen Agenda stehen.
4. Es braucht weiterhin Anreize, damit die Airlines die neusten Generationen leiser Flugzeuge anschaffen und einsetzen.