

**FDP**  
Die Liberalen

# ZÜRCHER FREISINN



<b>Schwerpunkt Europapolitik</b> Zürich	<b>2 bis 8</b> 9 bis 17	<b>FDP Frauen</b> RADIGAL	<b>18</b> 19	<b>FDP Urban</b> Swiss Venture Club	<b>20</b> 21	<b>Gemeinsinn</b> Agenda und Umfrage	<b>22</b> 23
--	----------------------------	------------------------------	-----------------	--	-----------------	---	-----------------

70. Jahrgang / Erscheint viermal jährlich / Offizielles Organ der FDP.Die Liberalen Kanton Zürich

## Inhalt

### Schwerpunkt Europapolitik

In den kommenden Jahren muss die Schweiz das Verhältnis mit der EU weiterentwickeln. Im grossen Schwerpunkt sagen u.a. Bundesrat Cassis, Petra Gössi, Beat Walti, Hansjörg Brunner und Pierre Maudet, wo wir stehen und was die FDP will.

Seiten 2 bis 8

### FDP Urban

Die neu gegründete FDP Urban will liberale Lösungen für spezifisch städtische Herausforderungen entwickeln und die Schlagkraft der FDP im urbanen Raum stärken.

Seite 20

### Schwerpunkt Europapolitik

**Liebe Leser/innen, der «Freisinn» erhält dieses Jahr ein «Update». Teil des Konzepts sind nationale Themenschwerpunkte. Der kantonale Teil folgt in dieser Ausgabe deshalb ab Seite 9. Gerne nehmen wir Ihre Meinung dazu in der Umfrage auf Seite 23 entgegen. Vielen Dank für Ihre geschätzte Rückmeldung.**

## Liebe Freisinnige

Der Verkehr oder besser gesagt die Mobilität trägt wesentlich zu unserem hohen Wohlstand und unserer grossen Lebensqualität bei. Unser Alltag ohne jegliche Transportmittel ist kaum mehr vorstellbar: Z. B. müssten wir zu Fuss zur Arbeit und auf den Wochenendausflug, und die meisten Lebensmittel und Konsumgüter könnten uns nicht mehr geliefert werden. Der hervorragenden Verkehrsinfrastruktur des Kantons Zürich haben wir also sehr viel zu verdanken. Aber aufgrund der steigenden Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner und des wachsenden Bedürfnisses nach Mobilität, gerade in der Freizeit, ist eine Weiterentwicklung dieser Infrastruktur unumgänglich, ansonsten büssen wir rasch an Wohlstand und Lebensqualität ein.

Konkret müssen folgende Massnahmen umgesetzt werden, damit unsere Verkehrsinfrastruktur fit für die Zukunft ist:

■ Die Kapazität unserer Verkehrsinfrastruktur muss gesteigert werden, und zwar durch spezifische Ausbauten, dort, wo Engpässe bestehen bzw. drohen. Dies gilt selbstverständlich für alle Verkehrsträger gleichermaßen,



Hans-Jakob Boesch

also Schiene, Strasse und Luft. Zu nennen sind hier z. B. der Brüttenertunnel und das 4. Gleis Stadelhofen, die Umfahrung Eglisau (vgl. ausführlich auf Seite 16) und die Oberlandautobahn oder die Pistenverlängerungen beim Flughafen. Dass diese Projekte nicht

oder kaum vom Fleck kommen, liegt nicht an fehlenden Mitteln – der Strassen- und der Verkehrsfonds des Kantons sind prall gefüllt, und Bundesgelder für Bahn und Nationalstrassen sind reichlich vorhanden –, sondern vor allem an politischer Obstruktion, hohen Auflagen und zahlreichen Einsprachen. Ich bin froh, dass unsere Regierungsrätin Carmen Walker Späh hier Druck und Tempo macht, gerade auch in Bundesbern.

■ Die Kapazität steigern heisst aber auch, die bestehende Infrastruktur besser bzw. effizienter zu nutzen. Für zumindest kurze Strecken sind beispielsweise in der S-Bahn auch vermehrt Stehplätze vorzusehen, und tangentielle Linienführung bringt eine etwas ausgeglichene Belastung der einzelnen Strecken und Knoten. Mit elektronischem Sicherheits- und Bremssystem

können S-Bahnen in kürzerer Folge aufeinander eine Strecke befahren. Das Gleiche gilt auch für Autos, die untereinander und mit Verkehrszeichen kommunizieren. Und dank «Sharing»-

**Fortsetzung auf Seite 9**

## Fortsetzung von Seite 1

Angeboten können Fahrzeuge besser ausgelastet werden. Übergeordnet erlaubt die Digitalisierung wiederum eine bessere Steuerung der Verkehrsnachfrage und eine optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger. Der Kanton Zürich sollte hier eine Vorreiterrolle einnehmen, indem er z. B. Pilotprojekte unterstützt.

■ Einen wesentlichen Einfluss auf die Kapazität unserer Verkehrsinfrastruktur haben auch die Billettpreise und Verkehrsabgaben. Die ÖV-Tarife, vor allem GA- und andere Jahresabos, sind relativ tief und fördern so eine übermässige ÖV-Nutzung. Und beim Strassenverkehr haben wir u. a. eine Verzerrung zwischen Elektroauto und «Benziner». Ganz generell gilt, dass die heutigen Preise nicht Angebot und Nachfrage widerspiegeln – insbesondere in den Nachfragespitzen am Morgen und am Abend – und so zu einer ineffizienten Nutzung unserer Verkehrsinfrastruktur führen auf Kosten der Allgemeinheit. Mit einer Umstellung auf Mobility-Pricing kann dem entgegengewirkt werden.

■ Die Mobilität hat nicht nur positive Effekte auf Wohlstand und Lebensqualität, sondern sie führt auch zu einer höheren Luft- und Lärmbelastung und befeuert wesentlich die Zersiedelung. Dank intelligenter Bauweise und neuen Technologien konnten bereits heute die Belastungen für

Mensch und Umwelt substantiell reduziert werden. Dieser Ansatz ist konsequent weiterzuverfolgen und mit Anreizsystemen (Mobility-Pricing, CO<sub>2</sub>-Abgabe) noch zu stärken. Gleichzeitig sind die Richtplanvorgaben des Kantons, dass das Siedlungswachstum vor allem in den Zentren stattfinden soll, von den Städten und Gemeinden konsequent umzusetzen (Stichwort Verdichtung). Und selbstredend müssen die Verkehrsplanung und die Raumplanung aufeinander abgestimmt werden, wie dies auch das jüngste Gesamtverkehrskonzept der Volkswirtschaftsdirektion vorsieht (vgl. ausführlich auf Seite 11).

Es gibt viel zu tun, damit die Zürcher Verkehrsinfrastruktur mit dem Bevölkerungswachstum und der höheren Nachfrage mithalten kann. Es ist aber möglich, denn die Lösungen liegen auf dem Tisch – und werden bereits von unserer Volkswirtschaftsdirektorin und unserer Kantonsratsfraktion umgesetzt (vgl. ausführlich auf Seite 12). Teil davon ist auch die kantonale Volksabstimmung vom 10. Juni über die Einlagen in den Verkehrsfonds. Die Delegierten haben mit grossem Mehr die Ja-Parole gefasst. Gerne möchte ich Sie bitten, dieser Vorlage ebenfalls zuzustimmen.

Wir machen Verkehr. Wir machen Wohlstand und Lebensqualität.

**Liberale Grüsse**  
**Hans-Jakob Boesch**

**FDP**

Die Liberalen

**Mitgliederanlass der FDP Kanton Zürich**

Organisiert durch die Kommission Bildung und Kultur

**«Chancen und Herausforderungen der Digitalisierung für die Berufsfelder der Zukunft»**Montag, 25. Juni 2018, 16.30 bis 20.30 Uhr  
Sonova AG, Laubisrütistrasse 28, 8712 Stäfa

- 16.30 Begrüssung: Cäcilia Hänni, Kantonsrätin, Präsidentin Kommission Bildung und Kultur
- 16.45 Präsentation und Rundgang Sonova AG
- 18.00 Inputreferat Prof. Dr. Gabriela Hug, ETHZ, Dept. Informationstechnologie und Elektrotechnik
- 18.30 Anschliessend Podiumsdiskussion mit
  - Marco Stühlinger, Schulleiter Sekundarschule Niederglatt, Niederhasli, Hofstetten
  - Erich Meier, Rektor der Schweiz. Technischen Fachschule Winterthur
  - Prof. Dr. Gabriela Hug (ETHZ)
  - VertreterInnen der Sonova AG
  - Moderation: Nationalrätin Dr. Regine Sauter
- 19.30 Schlusswort: Cäcilia Hänni, Kantonsrätin, Präsidentin Kommission Bildung und Kultur
- 19.45 Apéro offeriert durch die FDP Kanton Zürich

Anfahrt: S7 bis Stäfa, dann Bus Nr. 955 (Hombrechtikon via Laubisrütli), Haltestelle «Phonak»

Anmeldung: Gerne bis Donnerstag, 21. Juni 2018, an [info@fdp-zh.ch](mailto:info@fdp-zh.ch)

**FDP**  
Die Liberalen  
Frauen



**FARNER** pro-civis

**Women in Blockchain** (Urban men are more than welcome)

Blockchain in der Entwicklungszusammenarbeit und für Fundraising in Parteien

**Wann:** Dienstag, 12. Juni 2018, 16.30-20.30**Wo:** Trust Square, Bahnhofstrasse 3, 8001 Zürich  
Metropol, Fraumünsterstrasse 12, 8001 Zürich

Anmeldung ab 7. Mai unter:

[www.eventbrite.com](http://www.eventbrite.com)

"Women in Blockchain"

# Erfolgreiche Kommunalwahlen 2018

Die FDP Kanton Zürich ist die klar erfolgreichste bürgerliche Partei bei den kommunalen Wahlen im Kanton Zürich. In den Exekutivgremien der 13 Parlamentsgemeinden ist die FDP mit 24 Mandaten die Nummer 1 im Kanton Zürich.

**Urs Egger, Geschäftsführer  
FDP Kanton Zürich**

Die FDP konnte nicht nur ihre Sitzzahlen in den 13 Parlamenten des Kantons Zürich um 6 Sitze auf neu 88 Sitze steigern, sondern auch die Wähleranteile liegen z. T. deutlich höher als 2014. Mit 24 Exekutivmandaten in den Parlamentsgemeinden ist die FDP klar die stärkste Partei vor SP und SVP.

In den meisten übrigen Gemeinden konnte die FDP ihre Sitze in den Exekutiv-Gemeinderäten verteidigen und in einigen weitere Sitze dazugewinnen. Die wenigen Verluste traten dort auf, wo keine Kandidierenden mehr aufgestellt wurden. Als Wirtschafts- und Bildungspartei ist die FDP traditionellerweise in der RPK und in der Schulpflege gut vertreten. Auch dies wurde in vielen Gemeinden bestätigt.

## Wähleranteile und Sitze FDP in den Parlamentsgemeinden Kanton Zürich Gemeindewahlen 2018:

Gemeinde	Sitze Parlament 2018	Wähleranteile 2018 in %	Wähleranteile 2014 in %	Sitze Exekutive
Adliswil	6	17.7	17.3	2
Bülach	5 (+1)	16.3	14.4	2
Dietikon	4	12.2	11.7	1
Dübendorf	4	10.2	9.7	1
Illnau-Effretikon	6 (+1)	16.0	12.8	3
Kloten	5 (+1)	14.8	11.2	1
Opfikon-Glattbrugg	7 (+1)	20.2	15.7	2
Schlieren	6	17.7	17.5	2
Uster	5 (+1)	13.9	10.6	2
Wädenswil	6	15.9	15.4	2
Wetzikon	5	14.8	14.8	2
Winterthur	9 (+1)	13.1	12.3	2
	+1 Parteiwechsel			
Zürich	21	16.2	16.0	2
<b>Total</b>	<b>89</b>			<b>24</b>

In einigen Gemeinden müssen FDP-Politiker/innen für die Wahlen ins Gemeinde- oder Schulpräsidium in einen zweiten Wahlgang im Juni.

Für die FDP verliefen die kommunalen Wahlen erfolgreich. Die FDP als Macherpartei übernimmt Verantwortung. Wir danken allen engagierten FDP-Mitgliedern in den Orts- und Bezirksparteien für ihren Einsatz bei diesen Gemeindewahlen und wünschen eine erfolgreiche Umsetzung der Ziele in den kommenden vier Jahren.

Nach den Wahlen ist vor den Wahlen. Diese Erfolge sollen unsere Partei wie schon 2014 so beflügeln, dass die kantonalen Wahlen 2019 ebenfalls zu Gewinnen führen werden. Die Vorbereitungen dafür haben bereits begonnen. Vielen Dank für Ihren erneuten Einsatz im Wahlkampf 2019!! Wir machen Zürich.

## FDP Akademie

# Die FDP Akademie stellt sich vor

**Patrik Brunner,  
Mitinitiator FDP Akademie**

Im Nachgang der Schulungen für die neue Webpage im Sommer 2017 erreichten Bernhard Stotz (Geschäftsstelle, FDP Kanton Zürich) und mich diverse Anfragen, ob zusätzliche Schulungen zur Webpage möglich seien. Und überhaupt wäre eine Addressix-Schulung auch noch gut. Und noch eine Schulung zum Wahlkampf und noch eine Schulung zu Wahlkampfstrategien. Diesen Wünschen wollten wir gerne nachkommen.

Es wird Zeit für einen professionellen Wissenstransfer in der FDP Zürich. Unser Mission Statement lautet daher: «Die FDP Akademie institutionalisiert den Wissenstransfer und Wissens-

erwerb innerhalb der Partei, sie vermittelt relevantes Wissen an die Zielgruppen und erweitert die Fähigkeiten und Kompetenzen der Parteimitglieder (Funktionäre, Mandatsträger, Kandidaten).»

Nach einer Bedürfnisanalyse wurde schnell klar, dass der kommende Kantonsratswahlkampf im aktuellen Fokus stehen sollte. Ein wichtiger Punkt. Doch die FDP hat auch grossartige Tools im Angebot, mit einem herausfordernden Interface. Darum richtet sich unser Angebot auch auf die Bedienung von Addressix und dem Webpage Newsroom aus. Damit der Aufwand in den Orts- und Bezirksparteien kleiner wird und die Wirkung dieser Werkzeuge umso intensiver. Wussten Sie, das Sie Ihre Mitgliederrechnun-



Patrik Brunner

gen oder Adresstiketten in Addressix mit wenigen Klicks erstellen können? Dass unsere Webpage einen Newsletterversand bereitstellt oder man einfach einen politischen Blog verfassen kann? All diese Funktionen, und noch viel mehr, wollen wir Ihnen in den

Schulungen einfach und praxisorientiert näherbringen.

Aktuell haben wir sieben Module aufgebaut. Zu diversen aktuellen Themen, vom Verfassen von Medienmitteilungen und Leserbriefen (Modul 2) zu wirkungsvollen Wahlkampfstrategien (Modul 7). Besuchen Sie unsere Webpage und schauen Sie sich das aktuelle Kursangebot an. In der Agenda finden Sie die nächsten Kurse – eine direkte Anmeldung an die Kurse ist in der Agenda möglich. Die Agenda wird laufend angepasst. Wenn Sie als Ortspartei eine eigene Schulung wünschen, haben wir dafür ein offenes Ohr, genauso für neue Modulinhalte. Besuchen Sie unsere Webpage oder melden Sie sich bei uns ([www.fdp-akademie.ch](http://www.fdp-akademie.ch)).



## Verkehrspolitik

# Vorwärtskommen!

Wir alle wollen vorwärtskommen, ob in der Freizeit, ob zur Arbeit oder zu Schule. Mobil zu sein, ist Teil unserer Lebensqualität. Die Wirtschaft ist auf eine gute Verkehrserschliessung angewiesen. Dazu müssen wir die Engpässe im Strassen- und Schienennetz rechtzeitig beseitigen und auf die Karte Innovation setzen.

**Carmen Walker Späh,**  
Regierungsrätin, Volkswirtschafts-  
direktorin des Kantons Zürich

Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie im Jahre 2014 konnte das Angebot des öffentlichen Verkehrs erneut erheblich ausgebaut werden. Die Westumfahrung sowie die Eröffnung der A4 durch das Knonauer Amt hat Zürich für den Strassenverkehr noch schneller an die Zentralschweiz und das Tessin gebunden. Diese Projekte wurden vor meiner Zeit als Regierungsrätin realisiert.

Prognosen zufolge nimmt das Wachstum im Kanton Zürich in den nächsten Jahren weiter zu: sowohl bezüglich Arbeitsplätzen als auch in Bezug auf neue Wohnungen. Das Mobilitätsbedürfnis wird also weiter steigen. Die heutige Infrastruktur reicht nicht aus, um dieses Bedürfnis zu bewältigen. Die Infrastruktur muss daher diesen Veränderungen Rechnung tragen. Deshalb sind heute die Planungsarbeiten für die Verkehrsangebote der Zukunft anzugehen.

## Ein gesamtheitliches Konzept

Mitte März hat der Regierungsrat das zweite Gesamtverkehrskonzept (GVK) vorgestellt. Damit hat er die verkehrspolitischen Ziele und Handlungsschwerpunkte im Planungshorizont bis 2030 aktualisiert. Das GVK stellt eine wichtige Grundlage dar, damit der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich im Einklang mit der im Richtplan definierten Siedlungsentwicklung auch in Zukunft von allen Verkehrsträgern gut erschlossen bleibt. Dieses Strategiepapier des Regierungsrates will alle Verkehrsarten, also MIV, ÖV, Fuss-, Velo-, Güter- und Luftverkehr, untereinander abstimmen. Das Erreichen der Kapazitäts-



Carmen Walker Späh

grenzen von Strasse und ÖV-Achsen, die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems oder neue Mobilitätsmuster für Menschen, aber auch für Güter, stellen zentrale verkehrspolitische Herausforderungen der Zukunft dar. Das GVK als Planungsinstrument wird durch ein permanentes Monitoring der Volkswirtschaftsdirektion à jour gehalten werden. Definierte Leitlinien ermöglichen eine zeitnahe Anpassung, sollte dies notwendig sein.

## Digitale Chancen nutzen

Die Digitalisierung wird auch die Mobilität verändern. Tests für Autonomes Fahren sind im vollen Gange, vielleicht kann auch der Innovationspark in Dübendorf zum erfolgreichen Durchbruch beitragen. Unlängst hat der Zürcher Verkehrsverbund ZVV ein sogenanntes «Check-in-TicketApp» entwickelt. Damit entfallen das Ticketlösen und das Studieren der Zonenpläne. Vor dem Einsteigen kann man sich direkt ins App einchecken. Ihre Reise-

route wird mittels GPS erfasst. Am Ende des Tages wird der Preis für alle Fahrten verrechnet. Setzen wir deshalb auch bei der Verkehrsplanung auf Innovation und auf neue Technologien.

## Gegen unproduktive Staus

Täglich staut es am Gubrist und am Brüttseller Kreuz. Ebenso kommen in den Stosszeiten die Züge im Tunnel vor dem Bahnhof Stadelhofen zum Stehen. Ganz klar: Die bestehende Verkehrsinfrastruktur gerät an ihre Grenzen. Ohne ideologische Scheuklappen und ohne die einzelnen Verkehrsträger – Auto gegen ÖV – gegeneinander auszuspielen, ist es daher dringend notwendig, uns Gedanken über die Zukunft der Mobilität zu machen. Der Bund hat mit dem Bau der 3. Gubriströhre begonnen: Die Eröffnung findet jedoch nicht vor 2024 statt. Ebenfalls im Fokus des Bundes steht die Glattalautobahn, welche das Nadelöhr zwischen Zürich und Winterthur entlasten soll.

Mit dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds ist neu der Bund für Planung und Bau der Infrastrukturprojekte der Eisenbahn verantwortlich. Im Vernehmlassungsentwurf schlug der Bund letzten Herbst vor, dass die beiden bedeutenden Zürcher Projekte Ausbau Bahnhof Stadelhofen sowie Bau des Brüttener Tunnels bis 2035 realisiert werden sollen. Der Kanton Zürich, welcher sich seit Jahren für diese beiden Vorhaben beim Bund einsetzt, begrüsst selbstverständlich diesen Schritt. Weiterhin werde ich mich in Bern für diese beiden wichtigen Zürcher Anliegen einsetzen.

Letzten August nahm ich zusammen mit Bundespräsidentin Doris Leuthard sowie dem Zürcher Stadtrat Filippo Leutenegger den Spatenstich für das Generationenprojekt Limmat-

talbahn vor. Die Limmattalbahn sieht neben einer neuen Stadtbahn auch Verbesserungen für den MIV und für den Langsamverkehr vor. Bei der Umfahrung Eglisau und im Neeracherried finden Variantenprüfungen statt. Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn wird weiter projektiert, um dem Bund 2020 ein möglichst pfannenfertiges Projekt zu übergeben. Ab dann geht die Zuständigkeit für Unterhalt, Planung und Bau nämlich zum Bund über. Dies hat das Schweizer Stimmvolk letztes Jahr mit dem klaren Ja zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF beschlossen. Ebenfalls stimmten Zürcherinnen und Zürcher einer Verfassungsänderung zu, wonach eine allfällige Kapazitätsreduktion des Strassennetzes im umliegenden Gebiet mindestens auszugleichen sei.

Als Volkswirtschaftsdirektorin plane ich in enger Zusammenarbeit mit dem Bund, den Gemeinden sowie weiteren Verwaltungseinheiten das Verkehrsangebot von morgen. Damit Zürich auch in Zukunft vorwärtskommt.



Aus der Fraktion

# Unideologische Verkehrspolitik

**Peter Vollenweider, Kantonsrat,  
Thomas Vogel, Kantonsrat,  
Fraktionspräsident**

Die FDP-Kantonsratsfraktion verfolgt eine alle Verkehrsträger gleichermaßen umfassende Verkehrspolitik und tritt dafür ein, dass sich diese ideal ergänzen und nicht konkurrenzieren. Sie setzt sich konsequent für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ein und verfolgt die Ausbauvorhaben des Bundes auf Schiene und Strasse aufmerksam. Hier ist der Fokus – zusammen mit der Regierung – auf die Behebung der grössten Engpässe gerichtet.

Der Ausbau der Verkehrsachsen wird massgeblich durch die Entwicklung der Wirtschaft und den Bevölkerungszuwachs beeinflusst. Unternehmen aller Grössen sind auf ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angewiesen. Die Lenkung des Verkehrs kann jedoch nicht allein durch Massnahmen wie Lichtsignale, Einbahnstrassen und Temporeduktionen erfolgen. Verkehrspolitik beginnt bei einer vorausschauenden Raumplanung.

### Raumplanung zuerst

Im Richtplan hat die Fraktion insbesondere die Konzentration der künftigen urbanen Siedlungsentwicklung entlang den Hauptachsen des Zürcher Verkehrsverbundes unterstützt. Mit diversen Vorstössen und Anträgen in der zuständigen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt sowie im Rat haben wir uns zusammen mit der Regierung dafür eingesetzt, dass die Zürcher Anliegen in Bern an den Ausbau von Schiene und Strasse als nationale Interessen wahrgenommen und unterstützt werden. Im Vordergrund stehen der Brüttener Tunnel, um die überbeanspruchte Strecke Zürich–Winterthur zu entlasten, sowie das vierte Gleis am Bahnhof Stadelhofen. Für die Gemeinden im Glattal stellen die genaue Linienführung sowohl des Brüttener Tunnels wie auch der verlegten Glattalautobahn grosse Herausforderungen dar, welche es aufmerksam zu verfolgen gilt, um eine



Peter Vollenweider

Verzögerung wie bei der dritten Gubiströhre zu verhindern.

### Langsamverkehr in städtischen Gebieten

Der sogenannte Langsamverkehr gewinnt insbesondere in städtischen Gebieten immer mehr an Bedeutung. In der Innenstadt von Zürich ist man zu Fuss und per Zweirad in den Stosszeiten schneller unterwegs als auf vier Rädern. Die FDP hat vor 20 Jahren verlangt, dass das Fahrradnetz Bestandteil des Verkehrsrichtplanes wird, und damit massgeblich zur Aufwertung dieses Verkehrsträgers beigetragen. Jährlich stehen der Fachstelle für Veloverkehr 10 Millionen zur Verfügung. Wir erwarten, dass dieses Geld in erster Linie für die Lückenschliessung im Fahrradnetz und ordentliche Fahrradabstellplätze verwendet wird und weniger für die Ausarbeitung von Richtlinien, welche die Gemeinden nach dem Willen der Verwaltung befolgen sollen.

### Parkieren ist keine schwere Sünde

Seit Jahren werden allerorts Parkplätze abgebaut, bestehende Abstellplätze mit Bewirtschaftungsvorschriften verteuert und die Gemeinden angehalten, ihre Parkierungsverordnungen der Wegleitung Parkierung von 1997 anzupassen. Dies ohne demokratische Legitimation. 2013 hat die Regierung eine Überarbeitung der inhaltlich überholten Wegleitung angekündigt. Es



Thomas Vogel

interessiert insbesondere, wie sich die Regierung zum Umstand stellt, dass mit den Empfehlungen der Bundesämter für Umwelt bzw. Raumentwicklung die Rechtsgrundlage für die noch immer zur Anwendung gelangende Wegleitung fehlt. Wir haben uns in einer Anfrage nach dem Stand des Geschäftes erkundigt. Stossend ist ausserdem, dass grossen Einkaufszentren bei einer energetischen Sanierung und umfassenden Modernisierungen ein massiver Abbau der bestehenden Parkplätze droht, was dazu führt, dass diese Anlagen nur noch so weit wie unbedingt nötig unterhalten werden. Eine stets älter werdende Bevölkerung sowie Familien mit Kindern sind darauf angewiesen, Wocheneinkäufe mit dem Auto erledigen zu können. Das bedingt ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen, nicht zuletzt um Suchverkehr in der Umgebung und Staus an den Wochenenden zu verhindern.

### Digitalisierung

Beim Betrieb von Schiene und Strasse kommen vermehrt IT-Systeme zur Anwendung. Bahnhöfe werden kaum mehr von entsprechendem Personal bedient, der Ticketverkauf erfolgt online oder über das Smartphone. Neue Taxiangebote haben einen Digitalisierungsschub auch in diesem Gewerbe ausgelöst. Die zentrale Verkehrssteuerung muss weiter ausgebaut werden, um Staus zu verhindern oder mindestens in einem überschaubaren Zeitrahmen aufzulösen. Deshalb wollten wir

wissen, ob der Kanton Zürich auf autonome Fahrzeuge vorbereitet ist.

### Finanzierung

Das Schweizer Volk hat in mehreren Abstimmungen festgelegt, wie der Ausbau des Verkehrs finanziert werden soll. Finanziert werden muss aber nicht der Ausbau, sondern auch der Betrieb. Die angestrebte Qualität ist nicht gratis zu haben, und hier wie dort ist die Belastung nicht nur des Strassen-, sondern auch des Schienennetzes gross. Der öffentliche Verkehr ist nicht selbsttragend und muss daher direkt subventioniert werden. Die FDP-Fraktion setzt sich dafür ein, dass der Selbstfinanzierungsgrad des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV mindestens gehalten bzw. gesteigert wird. Wir haben uns deshalb nach der Auslastung erkundigt. Zudem haben wir die Beschränkung des Pendlerabzugs in der Steuererklärung auf Franken 5000 befürwortet (und nicht, wie von der Regierung im Rahmen der Leistungsüberprüfung vorgeschlagen, auf 3000 Franken reduziert) und erfolgreich durch eine Volksabstimmung gebracht. Das kommt insbesondere den Pendlern aus ländlicheren Gebieten zugute, denen an ihren Wohnorten nicht ausreichende Arbeitsplätze angeboten werden können.

### Keine ideologischen Scheuklappen

Die FDP-Fraktion verfolgt eine unideologische Verkehrspolitik, welche sich in den Dienst von Wirtschaft und Bevölkerung stellt. Den Herausforderungen ist zunächst auf strategischer raumplanerischer Ebene zu begegnen. Danach gilt es günstige Rahmenbedingungen zu schaffen für die Inverkehrsetzung neuer, umweltfreundlicher Fahrzeuge, ohne das Gewerbe übermässig zusätzlich zu belasten. Auch hier waren wir erfolgreich vorstössig. Verkehrsachsen sind die Schlagadern der Wirtschaft. Sie sind den Bedürfnissen entsprechend anzupassen und zu betreiben. Zur Verteufelung einzelner Verkehrsträger bietet die FDP-Fraktion nicht Hand.



Freisinnige Forderung

# Freie Wahl des Verkehrsmittels

**Christian Schucan, Kantonsrat**

Optimale Verkehrsinfrastrukturen sind ein wesentlicher Faktor der Standortattraktivität und dienen dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und des Wohlstands im Kanton Zürich. Wäre der Kanton Zürich heute der Motor der Wirtschaft der Schweiz, wenn der Kanton nicht über den interkontinentalen Flughafen Zürich-Kloten verfügen würde?

Die positive wirtschaftliche Entwicklung und die wachsende Bevölkerung führen zu einem erhöhten Bedürfnis an Mobilität im Kanton Zürich. Dies hat erhöhte Anforderungen an die optimale Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und an die zur Verfügung stehenden Kapazitäten zur Folge. Mehr Mobilität stellt aber auch die Politik im Bereich Klima- und Umweltschutz vor Herausforderungen. Diese können nicht einfach mit Verboten gemeistert werden, sondern erfordern intelligente Lösungen, technologischen Fortschritt und Innovation.

Die verschiedenen Verkehrsmittel erfüllen unterschiedliche Funktionen und unterschiedliche Bedürfnisse. Wir Freisinnigen fordern entsprechend das Recht der freien Wahl des Verkehrsmittels. Die Politik soll dafür sorgen, dass die verschiedenen Verkehrsträger konfliktfrei nebeneinander genutzt



Christian Schucan

werden können, denn nur so können die zukünftigen Mobilitätsanforderungen erfüllt werden.

## Intelligente Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln

Dies erfordert verschiedene Massnahmen: Die verschiedenen Verkehrsmittel sind intelligent aufeinander abzustimmen und zu verknüpfen. Infrastrukturprojekte kombinieren daher sinnvollerweise z. B. die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel im geteilten Strassenraum, so dass für alle Verkehrsmittel bestmögliche Rahmenbedingungen geschaffen werden können. Vorhandene Kapazitäten sind optimal zu nutzen. Das Potenzial von neuen Technologien und Ansätzen

(z. B. selbstfahrende Fahrzeuge, sharing Economy usw.) gilt es auszunutzen. Daher soll der Kanton sich aktiv an Versuchen von privaten und öffentlichen Akteuren beteiligen.

Die Raumplanung und die Verkehrsplanung müssen koordiniert werden. Aufgrund der langen Realisierungszeit von Infrastrukturprojekten ist eine entsprechende langfristige Betrachtungsweise nötig. Auch muss der Unterhalt von Infrastrukturen garantiert werden, was für neue Infrastrukturen bedeutet, dass auch deren Unterhalt bei der Finanzierung berücksichtigt werden muss.

Die Leistungsfähigkeit des Flughafens Kloten als internationaler Hub ist für den Wirtschaftsstandort Zürich zentral und daher langfristig zu sichern. Die Leistungsfähigkeit wird unterstützt, wenn der Flughafen Dübendorf für die Business-Aviation genutzt werden kann und dadurch der Flughafen Kloten entlastet wird. Die Infrastruktur ist so auszugestalten, dass Betriebskonzepte ermöglicht werden, welche eine hohe Betriebsstabilität und möglichst geringe Emissionen für die Bevölkerung zur Folge haben.

Der öffentliche Verkehr muss weiterentwickelt werden. Ein wichtiger Schritt stellt dabei die Realisierung des Brüttener Tunnels und der Ausbau

des Bahnhofs Stadelhofen mit den dazugehörigen verschiedenen Doppelspurausbauten im S-Bahn-Netz dar. Dies Grossinvestitionen gilt es zusammen mit dem Bund voranzutreiben und zu realisieren.

## Verursachergerechte Preise

Die freie Wahl des Verkehrsmittels bedeutet auch das Tragen der Verantwortung und das Tragen der verursachten Kosten. Wenn von verschiedenen Seiten die Einführung von Mobility Pricing gefordert wird, dann kann dies aus liberaler Sicht nur dann funktionieren, wenn die Verkehrsmittel mit verursachergerechten Preisen versehen sind und Angebot und Nachfrage bei der Preisfestlegung einfließen. Mobility Pricing darf nicht einer ideologisch gefärbten Steuerung der Mobilität dienen oder zur Abschöpfung neuer Steuern dienen. Es stellt sich allerdings die Frage, wie ein solches System überhaupt ohne überbordende Bürokratie eingeführt werden und in der sonst schon komplexen Verkehrsfinanzierung eingeordnet werden könnte.

Eine liberale Verkehrspolitik setzt auf die freie Wahl und abgestimmtes Miteinander der Verkehrsmittel. Den technologischen Fortschritt gilt es zu nutzen und unsere verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen intelligent weiterzuentwickeln.

Vollgeld-Initiative  
**Nein.**



Weil es  
teuer für  
alle wird.

Nein sagen:


[www.vollgeld-nein-zh.ch](http://www.vollgeld-nein-zh.ch)

FDP Stadt Zürich

# Verkehr: Nebeneinander statt Gegeneinander

Die FDP Stadt Zürich hat bei den vergangenen Gemeinde- und Stadtratswahlen für ein «Nebeneinander statt Gegeneinander» im Verkehr geworben. An dieser Haltung wird auch der Links-Grün-Rutsch in unserer Stadt nichts ändern.

**Severin Pflüger,**  
Präsident FDP Stadt Zürich

Mobilität ist ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität in unserer Stadt. Es ist ein grosses Privileg, in einer Stadt mit kurzen Wegen zu leben, die auch noch über ein gutes Verkehrsnetz verfügt und einem die freie Wahl zwischen den Verkehrsmitteln lässt. So sind denn auch viele Freisinnige für innerstädtische Wege zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV unterwegs. Das Auto benutzen sie hauptsächlich für grössere Besorgungen, Freizeit oder für Sitzungsorte, die nur mit grossem Zeitverlust erreichbar sind. Jedoch ist unser Gewerbe aufs Auto und damit auf Parkplätze angewiesen.



Severin Pflüger

### Parkplätze und Tempo 30

Das Gewerbe in der Stadt Zürich leidet unter dem ständigen Abbau von Park-

plätzen. Ein Beispiel ist der Münsterhof. Die Geschäfte rund um den Münsterhof kämpfen mit grossen Einbussen. Die immer lautereren Forderungen von Links-Grün nach Tempo 30 auch auf Hauptachsen behindert nicht nur das Gewerbe, sondern auch die öffentlichen Busse. Ein Ustermer ist mit der S-Bahn schneller in der Zürcher City als eine Hönggerin mit dem Bus. Lärm ist tatsächlich für viele Zürcherinnen und Zürcher ein Problem. Anstatt es mit Tempo 30 auf Hauptachsen zu lösen, sollen lärmdämmende Strassenbeläge und weitere technische Innovationen vorangetrieben werden.

### Zürich ist keine Insel

Die JUSO hat eine Initiative «Zürich

autofrei» lanciert. Obwohl diese rechtlich nicht durchsetzbar ist, hat die links-grüne Ratsmehrheit im Gemeinderat gegen die Empfehlung des ebenfalls mehrheitlich links-grünen Stadtrats die Ungültigkeitserklärung nicht unterstützt. Die FDP wird sich mit aller Kraft gegen dieses absurde Ansinnen einsetzen. Die Stadt Zürich kann sich nicht als Insel im Kanton abschotten. Deshalb ist für die FDP der Bau des Rosengartentrams und des Rosengartentunnels unabdingbar. Die nächsten vier Jahre werden für uns Freisinnige im Zürcher Gemeinderat kein Vergnügen. Wir kämpfen aber entschieden weiter für ein Nebeneinander statt Gegeneinander im Verkehr.

FDP Stadt Winterthur

# Verkehrspolitische Forderungen der FDP Winterthur

**Dieter Kläy,**  
Präsident FDP Winterthur

Vorankommen ist eines der Kernanliegen der FDP aus dem Gemeinde- und Stadtratswahlkampf 2018. Winterthur hat in Bezug auf Mobilitätspolitik Nachholbedarf. Die Verkehrstrategie der FDP Kanton Zürich lässt sich gut auf die Winterthurer Verhältnisse anwenden.

Die FDP Winterthur setzt sich für ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsmittel ein und fordert Wahlfreiheit. Die Entflechtung des Langsamverkehrs (Velo) vom öffentlichen Verkehr (ÖV) und vom motorisierten Individualverkehr (MIV) schafft zusätzliche Sicherheit und erhöht die Attraktivität der Velostadt Winterthur. Weder für den ÖV noch für den MIV aber darf der Raum künstlich verknappt und der Verkehrs-



Dieter Kläy

fluss behindert werden. Damit das Gewerbe in der Altstadt nicht weiter Kundenschaft verliert, darf das Angebot an oberirdischen Kurzzeitparkplätzen nicht weiter eingeschränkt werden.

Diese Forderungen unterstrich die FDP-Fraktion im Gemeinderat mit

einer Reihe von Vorstössen mit dem Ziel, der Verkehrspolitik der Stadt Winterthur innovative Impulse zu verleihen und bei Verkehrslösungen Winterthur zu einer Pionierstadt zu machen. So wurden die Themen Think Tank und Versuchszonen im hochverdichteten Raum, mehr Effizienz in der Verkehrssteuerung, Bus on demand, Park & Ride und Carpooling sowie mehr Verkehrssicherheit und die Idee einer Stadtseilbahn lanciert.

Zudem werden derzeit verschiedene Projekte wie eine neue, liberalere Parkplatzverordnung, die Sanierung der Technikumstrasse, die Busquerung der Grüze und die im Juli 2017 vom Kantonsrat in den Richtplan eingetragene Erschliessungsstrasse in Neuhegi umgesetzt.

Auch wenn mit dem Ergebnis der Stadt- und Gemeinderatswahlen die Situation für eine moderne Verkehrs-

politik mit einem gleichberechtigten Nebeneinander aller Verkehrsmittel sicher nicht einfacher wird, wird die FDP ihre verkehrspolitischen Forderungen hartnäckig vertreten. Winterthur braucht ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, welches den Bedürfnissen der Bevölkerung und des Arbeitsplatzes Rechnung trägt. Winterthur benötigt eine zukunftsweisende Verkehrspolitik, in der neue Technologien eingesetzt werden, um die Verkehrsflüsse effizienter zu gestalten und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel und -wege zu erhöhen, und Winterthur braucht auch eine fachgerechte Instandhaltung der bestehenden sowie für die frühzeitige Planung und Erstellung von zusätzlich notwendiger Verkehrsinfrastruktur.

## Karriere

# Alles unter einen Hut bringen – Vereinbarkeit 2.0

Das letztjährige Podium «Frauen im Spannungsfeld von Karriere und Familie» unter der Leitung von Nationalrat Beat Walz regte dazu an, das Thema Frau und Mann aufzunehmen. Gesagt, getan: Eine Podiumsdiskussion vom 27. November 2017 thematisierte den Balanceakt, Kinder, Karriere und vieles mehr unter einen Hut zu bringen.

**Alexandra von Muralt,**  
Unternehmerin,  
Vorstandsmitglied ZH 7 & 8

Die Idee begeisterte schon an der Vorbereitungssitzung, und so entstand der Event «Vereinbarkeit 2.0 – alles unter einen Hut bringen – Karriere, Familie, Militär, Vereins- und Freiwilligenarbeit» mit Doris Fiala und Filippo Leutenegger sowie den Managern, Verwaltungsräten und UnternehmerInnen Carla Kaufmann, Urs W. Saxer, Christoph M. Steiner und Patricia Widmer, unter der Moderation von Unternehmerin und FDP ZH-7/8-Vorstandsmitglied Alexandra von Muralt. Um den freigewordenen Platz von Filippo Leutenegger, der in gelebter Vereinbarkeitsmanier in der Küche für die Essenszubereitung der Kinder gebraucht wurde, adäquat zu füllen, konnte der Initiant von Teilzeitkarriere, Andy Keel, spontan motiviert werden, sein gewähltes Lebensmodell, individuelle Erfolgsfaktoren und persönliche Herausforderungen zu teilen.



Alexandra von Muralt

## Ein ständiger Balanceakt

Voll war der Raum an besagtem kaltem Novemberabend. Fast hundert Personen hatten sich angemeldet. Die Präsidentin der FDP Frauen Kanton Zürich, Sibylla Stoffel-Hahn, eröffnete die Veranstaltung mit einem Statement zur Vereinbarkeit von Parteipräsidentin Petra Gössi: «Jeder muss die Freiheit haben, sein Leben so zu gestalten, wie er will. Freiheit bedeutet (...) Eigenverantwortung. Auch wenn in der Schweiz immer noch diverse Infrastrukturen fehlen, welche die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ermöglichen, sollte man beim Ruf nach dem Staat zurückhaltend sein. Wichtig ist

vor allem der Abbau von Regulierungen, die bislang viele private Lösungen verunmöglichen.» Nach der zweiten Begrüssung durch den Gastgeber, Stadtrat Filippo Leutenegger, wurde die Diskussion eröffnet. Die Themen Kleinkinder als Karrierekiller; der Balanceakt von zwei Karrieren und Kindern; gläserne Decken; Boysclubs; Politik als Wiedereinstieg nach einer Familienpause und die Steuerstrafe verheirateter Doppelverdiener wurden angesprochen und kontrovers diskutiert. Alle Podiumsteilnehmer haben es mit viel Organisationstalent und einem guten Umfeld geschafft, Beruf, Familie, Politik und Verwaltungsratsstätigkeit unter einen Hut zu bringen. Alle gaben zu, dass es ein Balanceakt ist.

Interessanterweise haben fast alle einen Weg ins Unternehmertum gewählt – teils aus einer Notsituation heraus, da Firmen die Wiedereinsteigerinnen nach längerer Pause oft nicht als gesuchte Arbeitskräfte einstufen, Teilzeitmodelle auf Kaderniveau rar sind und auch die militärische Pflicht als Karrierehindernis angesehen wird.

## Vereinbarkeit braucht passende Rahmenbedingungen

Die richtige Partnerwahl, Sichtbarkeit für Karrierechancen und die breite Definition von Karriere auch auf horizontalem und nicht nur dem «Hoch-die-Leiter-Weg» wurden wie schon im Jahr zuvor in Anlehnung an «Lean In» von Sheryl Sandberg als Erfolgsfaktoren

genannt, um mehr Frauen in den Arbeitsmarkt einzubinden. Nach einer lebhaften Diskussion bezog sich die erste Wortmeldung des Publikums auf den Lerninhalt des Wiedereinstiegsprogramms für Frauen an der Universität St. Gallen. Als Zweites ergriff der Leiter einer Gemeinschaftspraxis das Wort, hinterfragte die Arbeitsmoral der heutigen AbsolventInnen, welche 80-Prozent-Pensen und eine ausgewogene Work-Life-Balance anstrebten. Ob so die Karrierechancen, wie von ihm impliziert, wirklich längerfristig sinken, wurde von Jung und Alt debattiert. Studien zeigen auf, dass diversifizierte Teams erfolgreicher sind. Ob ein Mehraufwand für die Koordination anfällt, ist je nach Branche unterschiedlich.

Das Fazit des gelungenen Abends: Alle Podiumsteilnehmer wünschen sich mehr Optionen, qualifizierte Frauen und Männer, welche durch Familiengründung bzw. Vereins- und Freiwilligenarbeit Teilzeit- statt flexible Arbeitsmodelle anstreben, in den Arbeitsmarkt einzubinden, und dass dazu passende Rahmenbedingungen von Politik und Wirtschaft geschaffen werden.

Das neu aufgelegte Mentoring-Programm der FDP bietet ausgewählten Personen die Möglichkeit, sich auf ein politisches Mandat vorzubereiten und sich breit zu vernetzen. Mit den Artikeln im «Freisinn» erhalten die Mentees die Gelegenheit, ihren Bekanntheitskreis zu vergrössern, und können mit dem Text aufzeigen, wofür sie einstehen.



FDP Bezirk Andelfingen

## Alles Käse?

**Patrick Eugster,**  
Vorstand FDP Bezirk Andelfingen,  
Vizepräsident JFZH,  
Gemeinderat Waltalingen

Die Schweizer müssen wieder mehr Risiken eingehen. Denn nur so entstehen auch Chancen – und eine Schweiz ohne Chancen würde einer düsteren Zukunft entgegensteuern. Die FDP Bezirk Andelfingen folgte diesem Ratschlag von Ruedi Noser und wagte sich aus dem Weinland in die Tiefen des Tössstals.

Den Risiken auf dem Weg getrotzt, traf man wohlbehalten bei der natürlü zürioberland ag in Saland ein. Auf der Führung durchs Käsekellergewölbe wurde schnell klar, dass die Käserie keine simple Arbeit mit etwas Milch ist, sondern eine hochkomplexe Wissenschaft, die viel Erfahrung erfordert. Erfahrung, die übrigens auch gegen die Beamten der Suva hilft, wenn die-



Entspanntes Beisammensein.

se wieder einmal absurde bürokratische Vorschriften durchzusetzen versuchen. Zum Glück ist der Geruch im Gewölbekeller so intensiv, dass selbst die hartgesottensten Beamten nach



Käsekeller der natürlü zürioberland ag.

wenigen Minuten wieder an die frische Luft möchten.

Auch an der frischeren Luft fand danach die Generalversammlung statt. Dabei bedankten sich die Mitglieder

mit einem grossen Applaus bei Präsident Thomas Hux für seinen langjährigen Einsatz und die gute Arbeit. Denn Thomas übergibt die Bezirksparterie an Linda Mathis aus Oerlingen, die somit die Partei in die Kantonsrats- und Nationalratswahlen führt.

Nachdem die restlichen Vorstandsmitglieder per Akklamation wiedergewählt wurden, konnten die Teilnehmer beim anschliessenden Fondueessen mit Verwaltungsratspräsident Ruedi Noser und Verwaltungsrat Martin Farner diskutieren – über Politik und den Betrieb. Und es stellte sich heraus, dass die beiden Dinge nicht so unterschiedlich sind. Denn natürlü zürioberland ist erfolgreich, weil sie genau das lebt, was den Freisinn ausmacht: Unternehmergeist, Fleiss, Mut und Innovation – und diese Lebens- und Arbeitseinstellung ist bestimmt kein Käse, sondern der Grund, weshalb die Schweiz so erfolgreich ist.

FDP Eglisau

## Lebensnotwendige Umfahrung für Eglisau und die Region

**Walter Bloesch,**  
Ortsparteipräsident Eglisau

Im malerischen Landstädtchen Eglisau überqueren täglich mehr Autos die historische Rheinbrücke, als Autos den Gotthardtunnel passieren. Das tägliche, grosse Verkehrsaufkommen ist für unsere Region und für Eglisau eine enorme Belastung. Unsere Schulwege sind nicht sicher für unsere Kinder. Das Gewerbe, welches bereits durch die Konkurrenz des Nachbarlandes bedrängt wird, hat einen grossen Nachteil durch die langen Anfahrtswege, und für die Bevölkerung in der Region führt der tägliche Stau zu einer deutlichen Einschränkung der Lebensqualität.

Der Ausbau Hardwald auf vier Spuren wird begrüsst, stellt für uns jedoch nur einen, jedoch äusserst wichtigen Teilschritt zur Entlastung von Eglisau dar. Zudem sind in den nächsten Jah-



Eglisau

ren mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) verkehrsberuhigende Massnahmen wie die Installation von Ampeln geplant. So kann zumindest das Einfädeln und das Traversieren innerorts weiterhin gewähr-

leistet werden. Auf das Verkehrsaufkommen haben diese Massnahmen jedoch nur einen geringen bis gar keinen Effekt, da nach wie vor genau gleich viele Fahrzeuge das Landstädtchen passieren. Ich bin daher unserer

Regierungsrätin, Carmen Walker Späh, sehr dankbar, dass sie das Thema aktiv angeht und aktuell in Zusammenarbeit mit der ENHK an einer Lösung für die Umfahrung Eglisau arbeitet. Nach meinem Wissensstand können in diesem Sommer neue Ergebnisse erwartet werden, und ich hoffe dann auf ein bewilligungsfähiges Projekt, welches dank der Solidarität der anderen Regionen und der FDP mittels Volksabstimmung in einigen Jahren gutgeheissen wird.

Zurzeit liegen diverse ältere und neuere Varianten einer möglichen Linienführung vor. Die Selektion der optimalen Umfahrungsmöglichkeit ist Sache der zuständigen Behörden und Spezialisten. Seitens unserer Ortsparteien erwarten wir jedoch eine Linienführung, welche ökologisch und ökonomisch vertretbar ist und in absehbarer Zeit realisiert werden kann.

## Sanierung Bellerivestrasse

## «3 Jahre Stau – und danach Züri autofrei?»

Das linke Seeufer hat eine Autobahn, am rechten Seeufer muss es die Bellerivestrasse richten. Voraussichtlich ab 2020 wird die zentrale Verkehrsachse während dreier Jahre totalsaniert – und dann: Spurabbau, Veloweg, Tempo 30?

**Thomas G. Albert,**  
Präsident FDP Küsnacht

Über die zentrale Verkehrsachse Bellerivestrasse zwischen Tiefenbrunnen und Bellevue verkehren täglich bis zu 40 000 Motorfahrzeuge. Zum Vergleich: durch den Gotthardtunnel sind es im Durchschnitt pro Tag rund 17 000. Welche Auswirkungen hat dies, wenn eben diese Bellerivestrasse während dreier Jahre totalsaniert wird?

Können Verkehrskapazität und -fluss aufrechterhalten werden? Oder ist mit stundenlangem Stau sowie Schleichverkehr durch die angrenzenden Wohnquartiere zu rechnen? Zur Klärung hatte die FDP Küsnacht gemeinsam mit der Interessengemeinschaft «IG Bellerue» am 19. April den



Der Zürcher Stadtrat Filippo Leutenegger und die designierte Küsnachter Gemeinderätin und IG-Bellerue-Initiantin Pia Guggenbühl.

BILD: KÜSNACHTER/ANNINA JUST

Zürcher Stadtrat Filippo Leutenegger nach Küsnacht eingeladen.

Das Interesse und die Sorge war gross, auch vom extra aus Nachbars-

gemeinden (z. B. Zollikon, Erlenbach) angereisten Publikum. Filippo Leutenegger und die zwei Vertreter der Stadtverwaltung (Dienstabteilung Verkehr) wussten zu beruhigen: Dank einer intelligenten Verkehrsführung können Motorfahrzeuge und Baustelle auf der Bellerivestrasse nebeneinander geführt und der Verkehr dennoch flüssig gehalten werden.

Viele Publikumsteilnehmer blieben jedoch kritisch, und Pia Guggenbühl, neu gewählte Küsnachter Gemeinderätin und Initiantin der IG Bellerue, die den

Anlass moderierte, machte auf die noch schwierigere Situation nach der Sanierung aufmerksam: Links-grüne Parteien und Gruppierungen planten

bereits eine Reduktion von vier auf zwei Fahrspuren, mit Velowegen sowie die Einführung von Tempo 30. Und die GLP wolle in einem dreijährigen Pilotversuch die Fahrspuren reduzieren und ein wechselseitiges Verkehrsregime einführen – im Expertenjargon auch «Suicide Lane» genannt.

FDP, SVP und CVP kämpften bekanntlich erfolglos gegen diese Vorhaben im Zürcher Gemeinderat, die nur zu mehr Stau und Umfahrvverkehr führen. Nun gilt es umso mehr, die Kräfte zu bündeln, sodass die Lebensqualität für die betroffenen Quartiere Seefeld, Englischviertel, Zollikerberg und Forch garantiert – und zugleich ein möglichst flüssiger Durchgangsverkehr sichergestellt werden kann!

**Informationen:** [www.bellerue.ch](http://www.bellerue.ch)

## Jungfreisinnige Kanton Zürich

## Gegen digitale Abschottung – Nein zum Geldspielgesetz

**Sandro Lienhart, Präsident**  
Jungfreisinnige Kanton Zürich

Das Schweizer Stimmvolk hat im Jahr 2012 dem nationalen Parlament den Auftrag erteilt, das Geldspielgesetz zu revidieren. Was darauf folgte, ist ein brandgefährliches Gesetz, welches am eigentlichen Ziel, dem verbesserten Spielerschutz und dem Schutz vor Wettkampfmanipulation, vorbeischießt.

Mit dem bereits durch National- und Ständerat verabschiedeten Gesetz werden in der Schweiz zum ersten Mal überhaupt Netzsperrern legitimiert. Wer in der Schweiz kein einheimisches Casino betreibt, darf auch als Online-Casinoanbieter nicht mehr tätig sein. Dies stellt eine erhebliche Beschneidung der Offenheit des Internets dar. Die Jungfreisinnigen ermahnten

die nationalen Politiker bereits früh in der Debatte und ergriffen nach Verabschiedung im Parlament gemeinsam mit anderen Jungparteien das Referendum. Dies ermöglicht uns, den Fehlentscheid zu korrigieren.

Weshalb das notwendig ist:

■ Netzsperrern sind ein schwerer Eingriff in die Wirtschafts- und Informationsfreiheit der Schweiz. Es schafft Internetkriminalität, anstatt diese zu verhindern, und bevormundet mündige Bürgerinnen und Bürger im Internet.

■ Diese Netzsperrern sind erst der Anfang. Wie zahlreiche Gesetzgebungsprozesse bereits gezeigt haben, wird mit einem Präzedenzfall, wie er hier vorliegt, erst eine Grundlage geschaffen. Andere Branchen werden ebenfalls versuchen, sich mittels gesetzlichem Kartell gegenüber auslän-

discher Konkurrenz Privilegien zu schaffen.

■ Ein Blick auf den europäischen Markt zeigt, dass ein Schwarzmarkt am besten eingedämmt wird, indem er integriert wird. Beispiele wie Dänemark und Grossbritannien zeigen, dass die Integration von internationalen Online-Casinoanbietern effektiv gegen Illegalität im Internet wirkt.

■ Netzsperrern sind mit wenigen Klicks umgangen. Seit dem Aufkommen der Diskussion wurden bereits Anleitungen von nationalen Parlamentariern auf den Social-Media-Kanälen geteilt, welche zeigen, dass eine Umgehung in weniger als einer Minute möglich ist.

Die Jungfreisinnigen Kanton Zürich stellen sich klar gegen digitalen Protektionismus. Wir sind nicht bereit, ein einheimisches Casino-Kartell zu

unterstützen, welches sich nicht mit Lösungen und Wettbewerb, sondern mit Lobbying und Abschottung durchsetzen will. Die Kampagne der Befürworter des Geldspielgesetzes baut zudem auf falschen Tatsachen auf: Beiträge an Sport und Kultur des Lotteriefonds sowie kantonale geregelte Monopole wie Swisslos werden von einer Liberalisierung der Online-Casinospiele nicht betroffen. Da die integrierten und regulierten Online-Casinoanbieter dieselben Spielbankenabgaben bezahlen müssen wie inländische Anbieter, generiert dies sogar Mehreinnahmen für AHV und IV.

Kämpfen Sie gemeinsam mit den Jungfreisinnigen Kanton Zürich gegen ein gefährliches und wirkungsloses Gesetz. Unterstützen Sie uns im Abstimmungskampf gegen das Geldspielgesetz.