

Gerechter Verkehr oder Verhätschelung der Autos?

Zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative

Abstimmung vom 24. September

Der von SP und Grünen im Hinblick auf die Abstimmung heraufbeschworene Gegensatz zwischen dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) mit den Schlagworten «ÖV ausbremsen» ist an den Haaren herbeigezogen. Rund 60 Prozent der mit dem ÖV zurückgelegten Personenkilometer werden im Tram beziehungsweise in Winterthur in Bussen zurückgelegt – also auch auf der Strasse. Da sich gemäss dem Winterthurer Stadtrat «MIV und ÖV in den meisten Fällen die Fahrspur teilen», stehen entweder beide im Stau oder eben nicht. In der Vorlage des Stadtrats betreffend den Kredit für die Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und die Priorisierung des ÖV aus dem Jahr 2016 wird dies deutlich gemacht: «Um die Fahrplanstabilität des ÖV zu verbessern, muss der Verkehrsfluss für den MIV und den ÖV verbessert werden.» Und weiter: «Mit den in der Planungsstudie vorgeschlagenen Massnahmen wird daher in erster Linie das Ziel verfolgt, den Verkehrsfluss für den MIV und den ÖV sicherzustellen.» Spannend ist, dass diese Äusserungen noch unter dem Grünen-Stadtrat Matthias Gfeller geprägt wurden. Eine intelligente Buspriorisierung durch eine zeitgemässe Verkehrssteuerung verflüssigt den Gesamtverkehr in Winterthur und dient sowohl den ÖV-Nutzern als auch dem Individualverkehr.

In der Verfassung ist neben der expliziten Förderung des ÖV auch verankert, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Gesamtverkehrsnetz zu sorgen hat. Die Bevölkerung der Stadt Winterthur und des Kantons Zürich verdient endlich Lösungen statt Grabenkämpfe und die Umsetzung dieses Verfassungsartikels. Mit einem Ja zur gleichwertigen Verankerung von ÖV und MIV in der Verfassung setzen wir ein klares Zeichen.

Romana Heuberger,
ehem. Verfassungsrätin FDP,
Winterthur

«Der von SP und Grünen heraufbeschworene Gegensatz zwischen ÖV und Privatverkehr ist an den Haaren herbeigezogen.»

Romana Heuberger

Dass sich SP und Grüne in Winterthur radikal gegen den motorisierten Individualverkehr aussprechen, ist bekannt. Bezüglich der Abstimmung über den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative scheinen sie aber die Vorlage

nicht genau gelesen zu haben. Mit der Vorlage werden keine Kompetenzen zwischen Kanton und Gemeinden verschoben. Es geht um den Erhalt der Leistungsfähigkeit des bestehenden Staatsstrassennetzes, sprich der Hauptverkehrsachsen. Diese dienen dazu, möglichst viel Verkehr aufzunehmen und dadurch die Quartiere zu schonen. Staut der Verkehr auf den Hauptstrassen, weichen Staugeplagte in die Quartiere aus, und das gilt es zu verhindern.

Die Einführung der Standstreifenbewirtschaftung auf der A1 im Jahr 2022 wird eine Entlastung für Winterthur bringen. Die damit gewonnene Verflüssigung des Verkehrs darf anschliessend nicht mit neuen Staumassnahmen wie Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen zunichtegemacht werden. Tempo-30-Zonen, Spielstrassen und verkehrsberuhigende Massnahmen in den Wohnquartieren werden weiterhin möglich sein. Deshalb ein Ja zur ökologisch und ökonomisch sinnvollen Verfassungsänderung.

Christian Maier, Winterthur

«Was wir brauchen, ist eine Verkehrspolitik, die auf Velo und ÖV setzt, statt ineffiziente Autos weiter zu verhätscheln.»

Jürg Keller

Es ist erstaunlich, wie links-grüne Kreise zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative argumentieren. Sie bekämpfen den motorisierten Privatverkehr seit langem, wollen ihn weiter einschränken und letztlich wohl ganz eliminieren (autofreie Siedlungen etc.). Anstatt zu sagen, dass diese Vorlage diesen Bestrebungen zuwiderläuft, werden im Artikel des «Landboten» (7.9.) vor allem Mutmassungen und Drohungen erwähnt. Es drohe beispielsweise «mehr Stau für alle». Geradezu grotesk wird es, wenn von «Heimatschutz für SUV» die Rede ist. Das hat mit der Vorlage gar nichts zu tun. Diese will einzig die Erhaltung eines leistungsfähigen Staatsstrassennetzes für den motorisierten Privatverkehr sicherstellen. Angesichts des Wachstums in unserem Kanton ein legitimes Anliegen. Stimmen Sie deshalb Ja zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative, wie es der Kantons- und der Regierungsrat empfehlen.

Werner Meili, Winterthur

Bei dem von Regierungs- und Kantonsrat unterstützten Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative geht es um eine effiziente Gestaltung der Staatsstrassen – sprich um die Hauptverkehrsachsen in unserem Kanton. Die Staatsstrassen dienen dazu, einen möglichst grossen Anteil des Verkehrs aufzunehmen und ihn abseits von empfindlicher Nutzung (sprich Quartieren) zu kanalisieren und effizient abzuwickeln. Staut es auf den Hauptverkehrsachsen, weichen die Staugeplagte in die Quartiere aus. Und genau dies gilt es doch

mit leistungsfähigen Hauptverkehrsachsen zu verhindern. Auf Hauptverkehrsachsen Tempo 30 einzuführen, macht überhaupt keinen Sinn. Dann weichen die Fahrer erst recht in die Quartiere aus. Auch die Behauptung von Juso und Co., Ampeln könnten nicht mehr eingeführt werden, ist sachlich falsch. Im Gegenteil: Ampeln und Lotsendienste führen zu einer Verflüssigung des Verkehrs, da sie die Personengruppen bündeln und diese die Strasse gemeinsam rascher überqueren.

Franco Albanese,
Gemeinde- und Kantonsrat SVP,
Winterthur

In einem kürzlich erschienenen Artikel des «Landboten» unter dem Titel «Der Kampf um die Kantonsstrassen» wurden Argumente der Gegner und Befürworter des neuen Verfassungsartikels über den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgezeigt. Dabei wurden gegnerische Argumente aufgeführt, welche mit dem zur Abstimmung stehenden Gegenvorschlag zur «Anti-Stau-Initiative» realistisch betrachtet rein gar nichts zu tun haben. Die Vorlage betrifft nur die Hauptverkehrsachsen (Staatsstrassen) im Kanton Zürich, also nur etwa 22 Prozent des gesamten Strassennetzes, worüber der Kanton schon heute bestimmt. Bei der Gestaltung der weit grösseren Anzahl, nämlich 78 Prozent aller Strassen, den Gemeindestrassen, sind die Gemeinden weiterhin völlig frei, in eigener Kompetenz Spielstrassen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo-30-Zonen usw. vorzusehen und darüber in Zusammenarbeit mit der betroffenen Bevölkerung zu entscheiden. Die kantonalen Hauptverkehrsachsen sollen hingegen den möglichst hohen Anteil des Verkehrs aufnehmen und ausserhalb der sensitiven Zonen möglichst effizient abwickeln. Staut es auf diesen Achsen, weichen die Staugeplagte in Wohnquartiere aus. Leistungsfähige Hauptstrassen schützen deshalb gerade die Wohnquartiere vor unnötigem Ausweichverkehr.

Die schon in der Verfassung stehende Förderung des öffentlichen Verkehrs ist wichtig und gut. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass über 60 Prozent der Personentransporte über den Strassenverkehr erfolgen und auch ein nicht unwesentlicher Teil des ÖV auf Strassen angewiesen ist. Deshalb ist es wichtig, dass wir die heutige Leistungsfähigkeit des Hauptstrassennetzes mindestens erhalten. Beide Verkehrsarten gehören deshalb gleichberechtigt in die Verfassung!

Robert Henauer, ehem.
Gemeinde- und Verfassungsrat,
Thalwil

Wollen wir dem Auto im Verkehr eine Vorzugsbehandlung zukommen lassen? Und sind wir einverstanden, wenn sich der Kanton in unsere kommunale Verkehrsplanung einmischet? Darüber stimmen wir am 24. September mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ab.

Heute stehen uns politische Instrumente zur Verfügung, um eine koordinierte und ausgewogene Verkehrsplanung zu gestalten.

Dabei kann zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern (Auto, öffentlicher Verkehr, Velo und Fussgänger) abgewogen werden und – je nach Situation – der eine oder andere stärker gewichtet werden.

Mit der aktuellen Vorlage soll das geändert werden. Das Auto soll immer und systematisch den anderen Verkehrsteilnehmern vorgezogen werden. Wollen wir das wirklich in der kantonalen Verfassung verankern? Kommt die Vorlage durch, geniesst der Durchgangsverkehr Vorrecht. Verkehrsberuhigende Anpassungen an Kantonsstrassen (zum Beispiel ein Zebrastrassen vor einem Schulhaus oder Tempo-30-Zonen in Quartieren) müssten mit einem Ausbau der Gemeindestrassen ausgeglichen werden. Wie das konkret umgesetzt und finanziert werden kann, bleibt unklar. Zudem ist dies eine weitere, äusserst starke Einmischung des Kantons in die Verkehrsplanung der Gemeinden.

Eine demokratische und lokale Verkehrsplanung sieht anders aus. Wer eine gesamthafte und zukunftsweisende Verkehrsplanung unterstützt sowie die Gemeindepolitik nicht weiter schwächen will, stimmt Nein.

Patricia Heuberger, SP Zell

Die Staus am Baregg sind Legende. Um sie zu reduzieren, wurde 2005 die dritte Baregg-tunnelröhre eröffnet. Jetzt stehen sieben (!) Fahrspuren zur Verfügung. Das Resultat war, dass schon 2006 nach einer kurzen Reduktion die Anzahl der Stautage beinahe das Niveau von 2004, also vor der dritten Röhre, erreichte. Und 2016 war die Anzahl Stautage von 2004 bereits wieder um rund ein Drittel übertroffen. Fazit: Neue Strassen nützen nichts, denn die Zunahme des Autoverkehrs frisst die Kapazitäten laufend wieder weg. Nun kommt der Gegenvor-

schlag zur Anti-Stau-Initiative auf den ersten Blick allerdings recht gemässigt daher: Er will lediglich erreichen, dass die Kapazitäten der Strassen nicht reduziert werden dürfen. Auch dies hätte aber schwerwiegende Auswirkungen: In unseren dicht bebauten Städten zum Beispiel eine reservierte Busspur oder Velowege zu bauen, wäre praktisch unmöglich. Denn dies muss zulasten des Autoverkehrs gehen, und für Kompensationen ist schlicht kein Platz. Aber auch ein neuer Fussgängerstreifen oder ein Lotsendienst für Kindergärtner könnte so bekämpft werden, denn auch sie schränken die Kapazität ein. Alle Bestrebungen, unsere Mobilität zukunftstauglich zu machen, würden behindert.

Was wir aber brauchen, ist eine Verkehrspolitik, die auf den öffentlichen Verkehr und das Velo setzt, statt das lärmende, stinkende, gefährliche und ineffiziente Auto weiter zu verhätscheln.

Jürg Keller, Oerlingen



Stau in Winterthur: Gegner und Befürworter sind sich nicht einig, ob der Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative das tägliche Problem auf kantonalen und städtischen Strassen lösen oder verschlimmern würde. Archiv / Urs Jaudas

EINSENDESCHLUSS

Liebe Leserinnen und Leser, Ihre Leserbriefe zu den regionalen und nationalen Abstimmungen berücksichtigen wir gerne bis am **Freitag, 15. September.** red