

Für ein Miteinander von öV und Strassenverkehr

Der Dietiker CVP-Kantonsrat plädiert für ein Ja zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative am 24. September

Am 24. September stimmen wir über den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ab. Mit der Vorlage soll der motorisierte Privatverkehr gleichwertig zum öffentlichen Verkehr (öV) in der Kantonsverfassung verankert werden.

Während der öV in den letzten Jahren zu Recht ausgebaut wurde und auch in Zukunft weiter ausgebaut wird, geriet die Verbesserung der Strasseninfrastruktur ins Stocken. Dies zeigt sich nicht zuletzt in der hohen Anzahl Stauzeiten: Zürcher stehen jährlich durchschnittlich 54 Stunden im Stau, die Menschen in anderen Schweizer Städten durchschnittlich 27 Stunden.

Stau auf den Hauptverkehrsachsen verursacht im Kanton Zürich nicht nur hohe volkswirtschaftliche Kosten von rund 264 Millionen Franken jährlich, er leistet auch dem Ausweich- und Schleichverkehr Vorschub. Um zu verhindern, dass die Staugeplagen in Wohnquartiere ausweichen, muss der Verkehr auf den Kantonsstrassen optimal fließen. Leistungsfähige Hauptverkehrsachsen und Umfahrungsstrassen sowie zeitgemässe Verkehrssteuerun-

gen entlasten Quartierstrassen und tragen wesentlich zur Sicherheit aller bei.

Mittels Lotsendiensten können Schulkinder sicher und gemeinsam Strassen überqueren; gleichzeitig wird damit auch die Kapazität auf der Strasse verbessert. Gerade der Lotsendienst für Schulkinder ist eine wichtige Massnahme, die im Einklang mit der Verfassungsänderung steht und Win-Win-Situationen für alle Beteiligten schafft. Von leistungsfähigen Strassen profitiert auch der öV. 57 Prozent der Personenkilometer des öV werden in Bussen und Trams zurückgelegt. Mit anderen Worten: Gibt es weniger Staus auf den Strassen, stauen sich auch die Busse weniger oft. Die Fahrplanstabilität des öV kann verbessert werden.

Die Verfassungsänderung ist ausserdem verhältnismässig und wahrt die Gemeindeautonomie. Betroffen sind nur die Kantonsstrassen, welche rund 22 Prozent der aktuellen Strasseninfrastruktur ausmachen. An der Zuständigkeit für die kommunalen Strassen ändert sich nichts. Kurzum: Investitionen in eine angemessene Strasseninfrastruktur, effizientere Verkehrswege und ein flüssiger Verkehr nützen der ganzen Bevölkerung. Daher empfehle ich ein Ja zum Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative. Für ein Miteinander von öV und Strassenverkehr. Nur damit können wir in der Verkehrspolitik vorwärts.

Die Verfassungsänderung ist ausserdem verhältnismässig und wahrt die Gemeindeautonomie. Betroffen sind nur die Kantonsstrassen, welche rund 22 Prozent der aktuellen Strasseninfrastruktur ausmachen. An der Zuständigkeit für die kommunalen Strassen ändert sich nichts. Kurzum: Investitionen in eine angemessene Strasseninfrastruktur, effizientere Verkehrswege und ein flüssiger Verkehr nützen der ganzen Bevölkerung. Daher empfehle ich ein Ja zum Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative. Für ein Miteinander von öV und Strassenverkehr. Nur damit können wir in der Verkehrspolitik vorwärts.



PRO

Josef Wiederkehr
Kantonsrat CVP, Dietikon

DIE DEBATTE

Wie weiter in der Verkehrspolitik?

Am 24. September entscheiden die Stimmberechtigten im Kanton Zürich über den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative der SVP. Die SVP hat ihre Initiative zugunsten des Gegenvorschlags zurückgezogen.

Was ist Ihre Meinung?
Diskutieren Sie online mit.

Pro und Kontra

Nein zur einseitigen Autobevorzugung

Die Dietiker SP-Kantonsrätin Rosmarie Joss lehnt den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ab

Die letzten Jahrzehnte waren im Kanton Zürich von einer grundsätzlich erfolgreichen Verkehrspolitik geprägt. Mit Blick auf ein funktionierendes Gesamtsystem wurde jeweils das Verkehrsmittel gefördert, das am effizientesten das Verkehrsaufkommen bewältigen kann. In den städtischen Zentren und Agglomerationen, die akut an einem Mangel an Verkehrsflächen leiden, wurde auf einen starken öffentlichen Verkehr gesetzt. Je mehr man auf das Land und somit auf dünner besiedelte Gebiete kommt, um so mehr gewinnt der motorisierte Individualverkehr (MIV) an Bedeutung. Bis jetzt wurde die Strassenlösung gesucht, die das effizienteste Gesamtsystem brachte.

Aus den Reihen der SVP Stadt Zürich wurde eine Strassenausbau-Initiative auf kantonaler Ebene namens «Anti-Stau-Initiative» lanciert, nachdem die SVP Stadt Zürich verkehrspolitische Niederlage um Niederlage in der Stadt Zürich erlitten hatte. Nun wird über den sogenannten Gegenvorschlag abgestimmt. Dieser fordert, dass grundsätzlich die Kapazität auf den Kantonsstrassen nicht mehr reduziert werden darf, ausser es wird in der Nähe die gleiche Kapazität hinzugebaut. Was harmlos klingt, hat verheerende Folgen. Kantonsstrassen sind gerade in Landgemeinden die wichtigsten Strassen, die auch von Schulwegen gekreuzt werden müssen. Will eine Gemeinde

eine Ampel zur Schulwegsicherung installieren, dann ist das nicht mehr möglich, da eine Ampel die Strassenkapazität reduziert. Soll eine gefährliche Situation innerorts durch eine verkehrsberuhigende Massnahme entschärft werden, ist das nicht mehr möglich, da es die Kapazität reduzieren würde. Temporeduktion innerorts zur Lärmbekämpfung, ebenfalls nicht möglich. Sollen mittels Busbevorzugung und eigener Busspur insgesamt mehr Personen über den gleichen Strassenraum befördert werden, dann ist das auch nicht mehr möglich. Deshalb hat der bürgerliche Stadtrat von Winterthur die Nein-Parole beschlossen. Gerade im dicht besiedelten Gebiet kann das Kantonsstrassennetz nicht mehr angepasst werden, da es gar keinen Platz für neue Umfahrungsstrassen hat und diese deshalb schnell eine Milliarde kosten würden, wie das Beispiel Rosengartentunnel zeigt.

Der Kanton Zürich wird bei einem Ja zum Gegenvorschlag letztlich zu einer Verkehrspolitik der 70er-Jahre des letzten Jahrhunderts gezwungen. Der Kanton Zürich darf eine seiner grössten Stärken, dass von Fall zu Fall unideologisch entschieden werden kann, was verkehrstechnisch die beste Lösung ist, nicht verlieren. Damit der Kanton nicht im eigenen Verkehr erstickt, braucht es ein klares Nein zum Gegenvorschlag der SVP-Anti-Stau-Initiative.



KONTRA

Rosmarie Joss
Kantonsrätin SP, Dietikon

Busgarage: Neubau kostet 58 Millionen

Erweiterung Der Zürcher Stadtrat will die VBZ-Busgarage Hardau und den ERZ-Werkhof durch einen gemeinsamen Neubau ersetzen.

Der Zürcher Stadtrat beantragt dem Gemeinderat 57,4 Millionen für die Erneuerung des ERZ-Werkhofs und der Busgarage Hardau. Für die VBZ-Busflotte ist es seit Jahren zu eng in der Garage Hardau. Für eine Erweiterung der Busgarage eignet sich gemäss gestriger Mit-

teilung des Stadtrates das angrenzende Areal zwischen Herdern- und Bienschstrasse. Es gehört ebenfalls der Stadt. Um das Grundstück optimal zu nutzen, will der Stadtrat die Erweiterung mit einem Ersatzneubau für den ERZ-Werkhof kombinieren. Geplant ist ein eingeschossiger Neubau mit geschlossener Fassade mit Solarzellen auf dem Dach. Im Juni 2018 soll voraussichtlich über die Vorlage abgestimmt werden. Bei einem Ja könnte der Bau noch im selben Jahr beginnen. Im Herbst 2020 soll der Neubau dann in Betrieb genommen werden. (SDA)

Stadt Zürich

Mehr Geld für Gemeinschaftszentren

Der Zürcher Stadtrat beantragt beim Gemeinderat von 2019 bis 2024 jährliche Beiträge von maximal 24,4 Millionen Franken für die Soziokultur. Damit soll unter anderem in jedem Gemeinschaftszentrum Gratis-WLAN verfügbar sein. Den grössten Teil der Ausgaben wird die Stiftung Zürcher Gemeinschaftszentren erhalten, eine weitere grosse Tranche bekommt die offene Ju-

gendarbeit, teilte der Stadtrat gestern mit. Weitere Ausgaben sind bei stadt-eigenen Einrichtungen budgetiert. Insgesamt sollen zwölf Trägerschaften von 2019 bis 2024 jährlich 32,2 Millionen Franken erhalten. Damit steigen die Ausgaben für die Soziokultur um eine Million Franken. Nötig wird dies, weil die Stadtbevölkerung bis 2025 um rund 16 Prozent wächst. (SDA)

Regierungsrat

400 000 Franken für Bondo

Der Zürcher Regierungsrat spricht 400 000 Franken aus dem Lotteriefonds für die Bevölkerung von Bondo. Der Regierungsrat hat das Geld als «Zeichen der Solidarität» freigegeben, teilte er gestern mit. Das Geld soll für die Soforthilfe der evakuierten Bevölkerung sowie für Aufräum- und Instandstellungsarbeiten verwendet werden. (SDA)

Bildung

Ein Zürcher verlangt Latein für alle

Im Zürcher Volksschulgesetz soll stehen, dass alle Schulen als Wahlfach Latein anbieten müssen. Dies verlangt ein Stimmbürger mit einer eingereichten Einzelinitiative beim Kantonsrat. Latein sei Allgemeinbildung, begründet der Mann sein Vorstoss. Er setze sich für eine Gleichberechtigung von Handwerkern und Akademikern ein. (SDA)

INSERAT

Jetzt auf alle Modelle:
Swiss-Prämie und Leasing-Bonus

Wir feiern und Sie profitieren von **attraktiven Prämien** sowie der **neuen Sonderserie 90th Anniversary**. Und mit etwas Glück gewinnen Sie einen **Neuen Captur**.

Ausführliche Informationen zu den genauen Ausstellungsdaten der teilnehmenden Händler finden Sie auf www.renault-tage.ch

Buchs b. Aarau: Aare Touring Garage AG, 062 834 44 88

Baden-Dättwil: Daniel Müller AG, 056 484 70 00

Birmensdorf: Garage E. Denzler AG, 044 737 20 20 – **Bremgarten:** Garage Brem AG, 056 633 10 10 – **Dietikon:** Luberzen-Garage Merten, 044 740 99 05 – **Effingen:** Garage Wächter Söhne AG, 062 876 11 66 – **Geroldswil:** Garage E. Balzer, 044 749 30 50 – **Klingnau:** Garage Walter Vögeli AG, 056 245 11 44 – **Kölliken:** Autocenter Meier AG, 062 723 43 59

Menziken: Wyna-Garage AG, 062 771 41 41 – **Oberkulm:** Auto Erni AG, 062 776 33 22 – **Oberlunkhofen:** Garage Hagenbuch AG, 056 634 24 21 – **Oeschgen b. Frick:** Langenfeld Garage AG, 062 871 17 16 – **Rohr/Aarau:** Garage Hans Kung GmbH, 062 824 11 22 – **Sarmenstorf:** Autohaus AG Sarmenstorf, 056 667 13 45 – **Schinnach-Dorf:** Juragarage H.P. Märki Widmer, 056 443 11 41 – **Wohlen:** Garage Rohrbach AG, 056 621 95 55

Angebote gültig für Privatkunden auf Personenkraftwagen bei den an der Aktion beteiligten Renault Händlern bei Vertragsabschluss vom 14.08.2017 bis 30.09.2017. Der Leasing-Bonus wird bei Abschluss eines Leasing-Vertrages abgezogen. 3,9% Leasing-Nominalzinssatz 3,98% effektiver Jahreszins, Vertrag von 12–60 Mt., Ratenversicherung inklusive. Beispiel: Neuer Captur Life ENERGY TCe 90, 5,1 l/100 km, 113 g CO₂/km, CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder der Strombereitstellung 26 g/km, Energieeffizienz-Kategorie E, Katalogpreis Fr. 18 100.– abzüglich Swiss-Prämie Fr. 2 700.– abzüglich Leasing-Bonus Fr. 1500.– = Fr. 13 900.– Anzahlung Fr. 3 180.– Restwert Fr. 6809.– 10 000 km/Jahr, 48 x Fr. 165.– (inkl. MwSt.), Oblig. Vollkasko nicht inbegriffen, Finanzierung durch RCI Finance SA (unter Vorbehalt einer Bonitätsprüfung). Eine Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Durchschnittliche CO₂-Emissionen aller in der Schweiz verkauften Neuwagen 154 g/km.