

ZürcherUnterländer

REGENSDORF

Strassenverkehr scheidet die Geister

Ob sich der Kanton verbindlich um ein leistungsfähiges Strassennetz sorgen soll – darüber stritten am Mittwochabend Gegner und Befürworter des Gegenvorschlags zur zurückgezogenen SVP-Initiative.



Olav Brunner, 24.08.2017

ZU-Redaktionsleiter Martin Liebrich (Mitte) führte die Diskussion der Befürworter (von links) Christian Lucek und Roland Scheck (beide SVP) sowie den Gegnern des Gegenvorschlags, Barbara Schaffner (GLP) und Ruedi Lais (SP). Bild: bru

Obschon der oft zähflüssige Autoverkehr die Automobilisten täglich nervt, warf die Diskussion über den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative keine hohen Wellen. Die Kantonsrätin der Grünliberalen, Barbara Schaffner, Otelfingen, und die Kantonsräte Ruedi Lais, SP, Wallisellen, Roland Scheck, SVP, Zürich, und Christian Lucek, SVP, Dänikon, waren im kleinen Säli des Restaurant Hirschen in der Mehrheit.

Martin Liebrich, Redaktionsleiter des «Zürcher Unterländers», sorgte auf dem Podium für eine ausgeglichene Diskussion zwischen den Gegnern und Befürwortern des Gegenvorschlags. Kurz zusammengefasst: Im Oktober 2014 reichte die SVP eine kantonale Volksinitiative «Stopp der Verkehrsverhinderung» ein. Regierungs- und Kantonsrat lehnten die Initiative ab und stimmten einem Gegenvorschlag zu.

Dieser Gegenvorschlag lautet: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Strassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung einzelner Strassenabschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Dieser Satz würde bei einer Annahme des Gegenvorschlags unter Artikel 104 in die Kantonsverfassung eingefügt.

Für Schaffner ist klar: «Es geht gar nicht um Stau; die Vorlage löst das Problem nicht.» Lucek erklärte, wie es zur ehemaligen Initiative der SVP kam: «Der Spurabbau beim Bellevue in Zürich löste die Initiative aus. Wir wollen keinen Kapazitätsabbau.» Lais entgegnete: «Der Spurabbau hat zu keinem Stau geführt.

Wir haben ein Problem auf den Autobahnen und nicht auf den Kantonsstrassen.» Scheck wies auf das Bevölkerungswachstum hin: «Auto- und ÖV-Fahrten nehmen jährlich zu. Kapazitätsabbau ist nicht akzeptabel.» Der Anzahl Personenwagen im Kanton Zürich hat sich in den letzten fünf Jahren jährlich um durchschnittlich 9000 Fahrzeuge erhöht.

Pro und Kontra Gemeindeautonomie

Lais befürchtet, dass nach einer Annahme des neuen Verfassungsartikels beispielsweise keine Massnahmen mehr erlaubt wären, um den Verkehr auf Umfahrungsstrassen zu lenken: «Man nimmt den Gemeinden solche Möglichkeiten weg.» Lucek bemängelt, dass der Privatverkehr in der Verfassung heute nicht das Gewicht hat, das ihm zusteht.

Scheck will nicht andere Verkehrsteilnehmer behindern: «Aber was wir haben, wollen wir mindestens behalten.» Schaffner befürchtet bei einer Annahme des Gegenvorschlags, dass schon die Markierung eines Velostreifens einen Konkurrenzkampf auslöst.

Gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen sind für den Wirtschafts- und Lebensraum im Kanton von zentraler Bedeutung. Auch die Busse des öffentlichen Verkehrs sind auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen. Die Gegner der Vorlage befürchten, dass Städte und Gemeinden bei der Projektierung und Signalisation der Strassen radikal entmündigt werden. Der Kantonsrat stimmte dem Gegenvorschlag mit 120 zu 52 Stimmen zu. Scheck und Lucek hoffen auf ein Ja.

Der Leidensdruck der Bevölkerung sei gross. Bei einem Nein werde die Stadt Zürich sich weiter mit Lichtsignalanlagen abschnitten. Schaffner und Lais raten zu einem Nein. Bei einem Ja müsse man bei der Umsetzung von Projekten mit vermehrten Einsprachen rechnen, und die Bevölkerung sehe einem Frontalangriff auf die Planungsmöglichkeiten in ihren Ortszentren entgegen. Am 24. September wird entschieden, ob der Privatverkehr in der Verfassung berücksichtigt wird. (Zürcher Unterländer)

Erstellt: 24.08.2017, 16:10 Uhr

Ist dieser Artikel lesenswert?

Ja

Nein