

Autoverkehr weiter auf der Kriechspur

Der Zürcher Stadtrat treibt die Ausdehnung von Tempo-30-Zonen voran und will Eigentrassees für Tram und Bus

In einem Konzept legt die Exekutive der Stadt Zürich dar, wie sie sich das Tempodiktat der Zukunft vorstellt. Autofahrer werden noch mehr ausgebremst, der öffentliche Verkehr soll mehr separate Trassees bekommen.

Michael Baumann

Wer könnte etwas gegen mehr Lebensqualität haben? Unter diesem Titel verkauft denn auch die Stadt Zürich ihr Konzept für «Tempo- und Verkehrsanordnungen», das am Dienstag publik gemacht worden ist. Es handelt sich dabei zwar nur um einen Entwurf, aber die Geisteshaltung dahinter ist klar: Gestützt auf das Programm Stadtverkehr 2025 soll auf weiteren Strassen Tempo 30 signalisiert werden.

Salamitaktik auf der Strasse

Grundsätzlich ist das nichts Neues, ist doch im Konzept im Wesentlichen das vorgesehen, was seit rund 2 Jahren sowieso passiert: In Anwendung der Salamitaktik wird auf immer mehr Strassen das Tempo reduziert. Positiv ist allerdings zu vermerken, dass sich der Stadtrat zum Grundsatz bekennt, dass auf dem Netz der Hauptverkehrsstrassen Tempo 50 gelten soll. Das tönte auch schon anders, und einige Stadt- und vor allem Gemeinderäte würden am liebsten flächendeckend und zu jeder Tages- und Nachtzeit 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit signalisieren. Als nächste Salamischeibe dürfte wohl die teilweise Einführung von Tempo 30 in der Nacht als Test serviert werden.

Der Entwurf der Stadt legt fest, wo sich Autoverkehr und öffentlicher Verkehr denselben Raum zu teilen haben: vorwiegend auf kurzen Abschnitten in Quartierzentren, in zentrumsähnlichen Bereichen mit Haltestellen oder vielen Querverbindungen. Koexistenz lautet hier das Zauberwort. Bei engen Platzverhältnissen soll dieser Ansatz zur Anwendung kommen – und Tempo 30 gelten. Als Beispiele werden das Quartierzentrum Albisrieden, die Stampfenbachstrasse und die Kraftstrasse genannt. Vor und nach solchen Mischzonen sollen für Trams und Busse Eigentrassees gebaut werden. Dies sei die Voraussetzung für ein gutes Funktio-



Dort, wo es eng ist, sollen in Zürich Mischzonen für alle Verkehrsteilnehmer entstehen.

SIMON TANNER / NZZ

nieren. Strecken mit Eigentrassees, auch längere, sind gemäss dem Konzept in der Wehntalerstrasse und der Hohlstrasse vorgesehen. Das Tempo will der Stadtrat zur sogenannten Lärmsanierung auch auf etlichen kommunalen Strassen senken: in der Kalchbühlstrasse von 50 auf 30, im Mythenquai von 60 auf 50 und in der Birmensdorferstrasse auf der Höhe Waldegg von 80 auf 60 km/h. Bis Ende März 2018 will der Stadtrat alle Temporeduktionen umgesetzt haben, um Bundessubventionen zu bekommen.

Mauro Tuena, SVP-Fraktions-Chef im Gemeinderat, hält die weitere Einführung von Tempo-30-Zonen für daneben. Ursprünglich habe man auf diese Massnahme gesetzt, um die Quartiere zu beruhigen. Diese an sich gute Idee werde nun zunehmend unterlaufen, indem die Stadt immer mehr Strassen und Zonen mit Tempo 30 belege. Das sei den Quartierbewohnern gegenüber unehrlich; diese seien wieder mit mehr Verkehr konfrontiert, wenn auch

auf Hauptachsen nicht mehr schneller als 30 km/h gefahren werden könne. Tuena kritisiert auch, dass der Stadtrat die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für die Volkswirtschaft zu wenige hoch gewichte. Es müsse auch in Zukunft möglich sein, mit dem Auto in die Stadt zu fahren und einen oberirdischen Parkplatz zu finden. Wenn die Stadt neue Tempo-30-Abschnitte ausschreibe, dann gelte es, jedes Mal sehr genau hinzuschauen und sich allenfalls mit Einwendungen dagegen zu wehren.

Für FDP-Gemeinderat Marc Bourgeois ist das Konzept nichts anderes als eine Beschreibung der laufenden Massnahmen. In Witikon zum Beispiel wehre sich die FDP dagegen, dass auf der Witikonstrasse das Tempo-30-Regime eingeführt werde. Mit drei Einwendungen hätten sich die Freisinnigen ans Tiefbauamt gewandt. Darin beurteilen sie die geplante Massnahme als reine Behinderung des motorisierten Individualverkehrs – ohne entsprechenden Gegen-

wert für Fussgänger, Velofahrer, den öffentlichen Verkehr, den Städtebau oder die Umwelt.

Tram als Stadtbahn

Dass der Stadtrat den öffentlichen Verkehr bevorzugen will und ihm deshalb, dort, wo es möglich ist, eigene Trassees zur Verfügung stellen will, findet Bourgeois einen guten Ansatz. Solche Massnahmen zur Entflechtung der Verkehrsträger seien nötig, damit der öffentliche Verkehr attraktiv bleibe und die Reisezeiten verkürzt würden. Dieser Schritt würde aus dem Tram auf gewissen Strecken eine Stadtbahn machen, wenn er konsequent vollzogen würde. Der FDP-Gemeinderat schlägt vor, zum Beispiel zwischen der Enge und dem Kunsthaus ein Trassee für den öffentlichen Verkehr einzurichten. Gemäss dem Konzept der Stadt dienen die Trassees aber vor allem dazu, verlorene vergangene Zeit in den Mischzonen wieder aufzuholen.

Bürgerliche scheren aus

Unterstützung für Energiezonen

Etliche Exekutivpolitiker der FDP und der SVP weichen von der Nein-Parole ihrer Parteien zu den Zonen für erneuerbare Energien ab. FDP-Präsident Beat Walti ärgert sich.

asü. · Die Dramaturgen der Kampagne «Sonnenklar» haben Geschick bewiesen. An der Pressekonferenz vom Dienstag traten nicht etwa jene Politiker aus dem links-grünen Lager auf, die im Zürcher Parlament die Zonen für erneuerbare Energien initiiert hatten; der Kantonsrat Martin Geilinger (gp.) und der heutige Nationalrat Thomas Hardegger (sp.) sassen diskret im Publikum. Für die Vorlagen sprachen sich Exponenten aus jenen Parteien aus, die mittels eines Behördenreferendums dafür gesorgt hatten, dass der Kantonsratsbeschluss am 9. Februar vors Volk kommt: Erhard Büchi, FDP-Gemeindepräsident von Embrach, und Max Walter, SVP-Gemeindepräsident von Regensdorf. Beide rückten die Stärkung der Gemeindeautonomie in der Vordergrund. Neu sollen die Gemeinden Gebiete definieren können, in denen bei Neu- und Umbauten verstärkt auf erneuerbare Energien gesetzt werden muss. Für den FDP-Politiker Büchi können die Gemeinden am besten abschätzen, wo die Umsetzung sinnvoll sei. Die Technologie sei so ausgereift, dass ihre Anwendung in geeigneten Zonen erwartet werden könne. Der SVP-Gemeindepräsident Walter strich hervor, dass Informationskampagnen nicht ausreichen, um eine nachhaltigere Versorgung mit Energie zu erreichen. Das Festlegen von Mindeststandards im Sinne der Zürcher Vorlage sei zielführend.

Auch ein Wirtschaftsvertreter sprach sich an der Medienkonferenz für ein Ja aus. Andreas Haller, Leiter des Geschäftsbereichs Sonnenenergiesysteme

ENERGIEZONEN

Kantonale Volksabstimmung vom 9. Februar

der Ernst Schweizer AG, vertrat die aus rund dreissig Zürcher Unternehmen bestehende «Unternehmerinitiative Neue Energie Zürich». Die vorgeschlagene Anpassung des Planungs- und Baugesetzes sichere dem Kanton eine finanzierbare Energieversorgung auf der Basis von einheimischen Ressourcen. Auch ökonomisch sei es falsch, Milliardenbeträge für den Import fossiler Ressourcen auszugeben, wenn der gleiche Franken viel nachhaltiger in Zürich ausgegeben werden könne. EVP-Kantonsrat Gerhard Fischer betonte, dass erneuerbare Energien zu wenig genutzt würden. Dass nun ein Zwang geschaffen werde, wie die Gegner monierten, sei absurd. Die Gemeinden könnten, müssten aber nicht Gebrauch machen von der neuen Möglichkeit. «Wer kann da dagegen sein?», fragte Fischer.

Vertreter der SP und der Grünen hätten es nicht besser formulieren können. Dass sie vor allem Bürgerliche auf-treten liessen, hat seinen Grund: Im eigenen Lager ist die Vorlage unbestritten, Abweichler gibt es keine. Anders bei den Bürgerlichen. SVP und FDP waren im Kantonsrat zwar klar gegen die Gesetzesrevision. An der FDP-Delegiertenversammlung vom Dezember gab es aber einige kritische Stimmen, auch wenn schliesslich die Nein-Parole mit 61 zu 10 Stimmen klar gefasst wurde. Von der Ja-Kampagne «Sonnenklar» lassen sich nun sechs FDP- und drei SVP-Gemeindepräsidenten ein-spannen, zusätzlich auch diverse Gemeinderäte und Parteipolitiker. Für den FDP-Präsidenten Beat Walti ist ärgerlich, dass so viele Freisinnige ausscherten, ohne sich mit dem Verantwortlichen in der Kantonalpartei auszutauschen. Ein gewisses Verständnis habe er für die Haltung der Exekutivpolitiker: «Wir sagen vor allem aus ordnungspolitischen Gründen Nein. Dass ein Gemeindepräsident eine andere Optik hat, ist durchaus nachvollziehbar.»

Zürcher SVP will «Fasi» statt Fabi

Klares Nein zu Energiezonen

sho. · Gerade im Hinblick auf die Strassenfinanzierung stehe er am 9. Februar überzeugt hinter der Bundesvorlage Fabi, sagte Nationalrat Max Binder. Nötig sei dann nämlich «Fasi», eine Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Strasseninfrastruktur. Zürcher hätten allen Grund, Fabi zuzustimmen. Nur so werde das Schienennetz mit dem Brüttener Tunnel und dem vierten Gleis in Stadelhofen ausgebaut. Es zeigte sich aber bald, dass die Delegierten am Dienstag in Wetzikon von der Bahnvorlage nichts wissen wollten. Andreas Burgener von Auto Schweiz wandte ein, diese sei nicht nur masslos überladen; mit Fabi werde auch die Quersubventionierung der Bahn durch die Strasse zementiert. Am Ende beschlossen die Delegierten mit 224 gegen 21 Stimmen die Nein-Parole.

Ebenfalls keine Chance hatte der grüne Kantonsrat Martin Geilinger mit dem Ansinnen, den Gemeinden die Möglichkeit einzuräumen, in ihrer Nutzungsplanung Zonen für erneuerbare Energien vorzusehen. Zwang sei das falsche Instrument, entgegnete sein SVP-Amtscollega Hans Heinrich Raths. Anders als von Geilinger behauptet, sei der Weg vorgezeichnet, solche Auflagen auch bei kleinen Umbauten vorzuschreiben. Hier beschloss die SVP die Nein-Parole mit 254 gegen 1 Stimme.

Bei den Finanzen hört der Konsens auf

Winterthurer Wahlpodium mit allen 10 Stadtratskandidaten

Winterthur hat viele Ideen und wenig Geld. Der Spagat zwischen Spardruck und behördlichem Gestaltungswillen prägte denn auch ein Wahlpodium am Dienstagabend. Um die sieben Stadtratsitze bewerben sich alle Bisherigen und drei Neue.

Florian Sorg

An Winterthurer Wahlveranstaltungen hat eine gewisse Zurückhaltung bei der Kampfslust Tradition, und so sind auch am Dienstagabend nicht die Fetzen geflogen. Die amtierenden Stadträte halten auch im Wahlkampf das Kollegialitätsprinzip hoch und markierten im vollbesetzten Casino-Saal Geschlossenheit. Lebhaft wurde es auf der Bühne dennoch. Der Schlagabtausch unter den Kandidierenden ergab sich indessen mehr zwischen Bisherigen und Neuen als zwischen Rot-Grün und Bürgerlich.

Nachwehen des Budgetstreits

Mit Stadtpräsident Michael Künzle (cyp.), den Stadträten Matthias Gfeller (gp.), Stefan Fritsch (fdp.), Nicolas Galladé (sp.), Pearl Pedergnana (sp.), Barbara Günthard-Maier (fdp.) und Yvonne Beutler (sp.) treten alle sieben

Bisherigen am 9. Februar erneut zur Wahl an. Sie werden herausgefordert von Josef Lisibach (svp.), Beat Meier (glp.) und Marc Wäckerlin (pp.). Der Gesprächsleiter, «Landbote»-Redaktor Jakob Bächtold, förderte aus der Stadtpolitik lauter Reizthemen, von der Finanzklemme über Wohnungsnot und Parkplatzsituation bis hin zur ergeisten Kunstfigur Holidi im Oberen Graben.

Mit einem Disput zwischen Sozialvorsteher Galladé und SVP-Kandidat Lisibach eröffnete die Runde ihre Spardebatte. Während Lisibach eine Privatisierung der Alterszentren als prüfenswert darstellte, warnte Galladé vor einer Verunsicherung aller derer, die einfach in Würde altern wollten. GLP-Kandidat Meier verteidigte das vom Parlament ohne Steuererhöhung beschlossene Spardbudget 2014 mit dem Argument, der Rat habe keine übertriebenen Einschnitte vorgenommen, sondern lediglich bei üppig wachsenden Budgetposten die Bremse angezogen.

Dies wollte Finanzvorsteherin Beutler gar nicht akzeptieren; der Gemeinderat habe die Sparschraube weit über das Realisierbare hinaus angezogen; mit einseitigem Blick auf die Ausgabenseite habe sich die bürgerliche Ratsseite auch vor ihrer Verantwortung versteckt. Schulvorsteher Fritsch sekundierte, in seinem Bereich habe sich exemplarisch gezeigt, dass überraschend hingewor-

fene Budgetkürzungen ans Lebendige gingen und nicht einfach in der Verwaltung abgedeckt werden könnten.

Künzle ohne Herausforderer

Zum Reizthema Parkplätze konterte Lisibach die Beschwichtigungen von Bauvorsteherin Pedergnana und die Forderung von Werkvorstand Gfeller nach mehr öffentlichem Verkehr mit der Feststellung, Autofahren sei auch nach Winterthurer Recht verboten. Er forderte einen konzilianteren Umgang mit dem Parkplatzkompromiss. Sicherheitsvorsteherin Günthard-Maier verteidigte das Durchgreifen bei der Tanzdemonstration vom Sommer gegen harsche Kritik des Piraten Wäckerlin mit einem Bekenntnis zur öffentlichen Sicherheit ohne Einschränkungen.

Für das Stadtpräsidium steht Michael Künzle kein Herausforderer gegenüber, deshalb war ihm in der Befragung ein kleines Solo vergönnt. Zur Frage nach seinem Kulturverständnis in Zeiten des knappen Geldes fand er rasch die Verbindung zur Wirtschaft, die Kulturstadt brauche seit je auch private Mäzene. Auf die Politik seines Vorgängers Ernst Wohlwend angesprochen, machte es Künzle kurz: «Wir sind einander kürzlich in der Stadt begegnet und haben uns einträchtig gefreut, dass wir nicht übereinander reden.»