

Sachdokumentation:

Signatur: DS 684

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/684



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Medienmappe

zur Medienkonferenz des überparteilichen Komitees «Öffentlichen Verkehr ausbremsen? Nein.»

23. August 2017

Medienmitteilung überparteiliches Komitee «Öffentlichen Verkehr ausbremsen? Nein.»

Medienkonferenz: Die Anti-Stau-Vorlage bremst den öffentlichen Verkehr aus und gefährdet unsere Kinder!

Am 24. September stimmt die Zürcher Stimmbevölkerung über den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ab. An der heutigen Medienkonferenz legte das überparteiliche Komitee «Öffentlichen Verkehr ausbremsen? Nein.» dar, weshalb die Verfassungsänderung zum Schaden der Menschen im Kanton Zürich wäre.

Der Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative der SVP gibt vor, den Stau im Kanton Zürich zu reduzieren. Eine Mogelpackung, wie Barbara Schaffner, Kantonsrätin der Grünliberalen, zu Beginn der Medienkonferenz klar machte: «Weder der ursprüngliche Verfassungsartikel der Anti-Stau-Initianten noch der Gegenvorschlag sind ein Lösungsweg. Im Gegenteil: er blockiert eine sinnvolle Verkehrsplanung mit einer gleichberechtigten Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger.» Denn die Anti-Stau-Vorlage sieht die radikale Bevorzugung des Autos gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden in der Zürcher Verfassung vor – und damit die Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs.

Diese Bestimmung würde die Zürcher Gemeinden in ihrer Verkehrspolitik massiv einschränken. Verkehrsberuhigende Massnahmen wie neue Zebrastreifen, zusätzliche Lichtsignale, Tempo-30-Zonen, Velowege, Bus-Bevorzugungen oder Lotsendienste für Kinder würden verhindert oder in teuren Rechtsstreiten mühen. «Die lokale Verkehrsplanung verkommt so zur Farce. Es besteht keine lokale Gestaltungsmöglichkeit mehr, die Bürger_innen werden entmündigt», ärgerte sich Priska Seiler Graf, Sicherheitsvorsteherin von Kloten und SP-Nationalrätin. Mit der Verfassungsänderung würde auch die Sicherheit gefährdet, wie sie weiter ausführte: «Wir gefährden bei Annahme dieses Verfassungsartikels die gleichberechtigte Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer_innen und verabschieden uns von allen bisher realisierten Errungenschaften im Bereich Verkehrssicherheit. Das ist nicht nur sehr dumm, sondern auch echt gefährlich und verantwortungslos!»

Wie stark in die Gemeindeautonomie eingegriffen würde, erläuterte Karin Rykart Sutter, Fraktionspräsidentin der Grünen im Zürcher Gemeinderat, am Beispiel der Stadt Zürich: «Massnahmen, um Quartiere zu beruhigen? Nicht mehr möglich! Sicheres Ein- und Aussteigen dank Kaphaltstellen? Können wir in Zukunft vergessen! Eine separate Busspur, damit die Passagiere schneller am Ziel sind? Keine Chance!»

Besonders gefährdet wären bei Annahme der Vorlage die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, wie etwa Kindergarten- und Schulkinder, wie Johannes Zollinger, Schulpräsident von Wädenswil, erklärte: «Als Schulpräsident von Wädenswil weiss ich, dass Massnahmen zur Verkehrssicherheit, wie Lotsendienste und Zebrastreifen vor Schulhäusern, für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler zentral wichtig sind. Neue Fussgängerstreifen oder Lotsendienste an Kantonsstrassen würden aber gemäss Text die Kapazität der Strasse reduzieren und wären folglich nicht mehr erlaubt.»

Der langjährige Verkehrsplaner Peter Schneider führte schliesslich aus, wie sich die Verfassungsänderung negativ auf das Gesamtverkehrssystem auswirken würde: «In den vergangenen Jahrzehnten hat auch in den Stadt- und Quartierzentren der motorisierte

Verkehr derart zugenommen, dass die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr nicht mehr gewährleistet ist. Velofahrer und Fussgänger finden bereits heute ungenügende Platzverhältnisse vor. Die Anti-Stau-Vorlage würde die Situation weiter verschärfen.»

Das breite Komitee, bestehend aus SP, Grünen, Grünliberalen, EVP, AL, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, Umverkehr, Juso, Jungen Grünen und Jungen Grünliberalen sowie zahlreichen Einzelpersonen, setzt sich daher engagiert für ein Nein am 24. September ein.

Weitere Informationen:

Barbara Schaffner, Kantonsrätin Otelfingen, Grünliberale, 079 309 81 99

Priska Seiler Graf, Sicherheitsvorsteherin Kloten, Nationalrätin, SP, 076 571 06 48

Karin Rykart Sutter, Fraktionspräsidentin Grüne Gemeinderat Zürich, 078 728 33 15

Johannes Zollinger, Schulpräsident Wädenswil, EVP, 079 370 22 49

Peter Schneider, Verkehrsplaner, 079 480 12 10

Fabian Molina, Kampagnenleiter, 079 781 12 28

Die Anti-Stau-Vorlage: eine Zwängerei der SVP

Es gilt das gesprochene Wort.

Beitrag von Barbara Schaffner, Kantonsrätin Grünliberale, Otelfingen

Am 24. September stimmen wir über eine Verfassungsänderung ab, die der Kantonsrat als Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative beschlossen hat. Bei diesem Beschluss hat wohl bei vielen die Angst vor einer Volksabstimmung über die nun zurückgezogene Anti-Stau-Initiative mitgespielt. Anders ist die Zustimmung zu einem Aufblähen der Verfassung mit einer verkehrsplanerischen Richtlinie wohl kaum zu erklären. Diese Ergänzung ist absolut nicht stufengerecht.

Es ist klar, niemand hat gerne Stau – auch das Komitee gegen den Anti-Stau-Artikel nicht. Wir verneinen auch nicht, dass Staustunden zu volkswirtschaftlichem Schaden und vermehrter Schadstoffemission führen. Hingegen ist weder der ursprüngliche Verfassungsartikel der Anti-Stau-Initianten noch der Gegenvorschlag ein Lösungsweg. Im Gegenteil: er blockiert eine sinnvolle Verkehrsplanung mit einer gleichberechtigten Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger. Die nachfolgenden Referentinnen und Referenten werden im Detail auf die negativen Auswirkungen eingehen.

Es sind dies:

Priska Seiler Graf, Sicherheitsvorsteherin Kloten, Nationalrätin, SP

Sie wird aufzeigen, wie die Gemeindehoheit eingeschränkt würde, wenn auf dem Gemeindegebiet Massnahmen zur Sicherheit eingeführt werden sollen.

Karin Rykart Sutter, Fraktionspräsidentin Grüne Gemeinderat Stadt Zürich

Den Städten Zürich und Winterthur wurden die Planung und der Bau von Staatsstrassen delegiert. Dies ist vor allem in innerstädtischen, hochkomplexen Bereichen sinnvoll, um eine gute Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. Die Anti-Stau-Initiative wird hier besonders stark zu einem Bremsklotz für die öV-Entwicklung.

Johannes Zollinger, Schulpräsident Wädenswil, EVP

Je dichter und schneller der Verkehr ist, je mehr sind Massnahmen zur Sicherheit von Kindern und älteren Leuten notwendig. Aus Sicht eines Schulpflegepräsidenten darf es nicht sein, dass solche Massnahmen in Zukunft durch einen Verfassungsartikel verunmöglicht werden.

Peter Schneider, Verkehrsplaner

Als Verkehrsplaner repräsentiert Peter Schneider hier die Verbände, die sich in unserem Komitee engagieren und sich für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik einsetzen. Es sind dies Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, UmVerkehr, VCS und VöV.

Bevor ich das Wort weitergebe, möchte ich ein paar inhaltliche Bemerkungen zur Initiative und zum Gegenvorschlag machen, sowie auf die Geschichten dahinter eingehen.

Diese Geschichte beginnt mit dem Beschluss der Stadt Zürich zur Neugestaltung des Sächsilüte-Platzes und dem damit verbundenen Spurabbau am Bellevue. Der Sieg der Stadt Zürich vor dem Verwaltungsgericht hat die SVP so erzürnt, dass sie die Anti-Stau-Volksinitiative lanciert hat.

Sie verlangte folgende Ergänzung von Art. 104 der Kantonsverfassung:

1^{bis} Sie (Kanton und Gemeinden) richten die Leistungsfähigkeit von Strassen mit

überkommener Bedeutung an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs aus. Die bestehenden Kapazitäten von Strassen mit überkommener Bedeutung dürfen nicht reduziert werden.

Die Regierung sprach sich gegen die Initiative aus und wehrte sich vor allem gegen die absolute Formulierung und die Einschränkung auf die Städte Zürich und Winterthur (nur auf diese ist der Begriff 'Strassen mit überkommener Bedeutung' anwendbar ist). Gerade mit der Wahl des Begriffs 'Strassen mit überkommener Bedeutung' zeigt die SVP, dass es Ihnen um eine Zwängerei gegen den Gerichtsentscheid geht – auch wenn sie das nachträglich verneinen und bereitwillig auf einen Gegenvorschlag eingetreten sind, der einen Verfassungsartikel für den gesamten Kanton schaffen will.

Da er die Initiative ablehnte, aber bei der aktuellen politischen Zusammensetzung des Regierungsrates kaum anders konnte als das Anliegen der Initianten gutzuheissen, hat der Regierungsrat einen Gegenvorschlag formuliert, der lautete: 'Der Kanton übt die Hoheit über die Staatsstrassen aus und sorgt für deren ausreichende Leistungsfähigkeit für den motorisierten privaten Verkehr.' Wir - als Komitee gegen die aktuelle Vorlage zur Anti-Stau-Initiative – hätten diesen Vorschlag wohl akzeptiert – auch in Anbetracht dessen, dass im folgenden Abschnitt die Verantwortung von Kanton und Gemeinden für die Förderung des öffentlichen Verkehrs hervorgehoben wird. Mit der Version des Regierungsrates würde eine ausgleichende Formulierung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr geschaffen und keine Detailregelungen in der Verfassung verankert.

Die SVP war damit aber nicht zufrieden und wollte mehr – nämlich eine absolute Bevorzugung des motorisierten Privatverkehrs. Ihr Gegenvorschlag, der jetzt zur Abstimmung steht, lautet:

2^{bis} Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

Dieser zweite Satz geht uns ganz klar zu weit. Damit wird die Grundlage für eine Klageflut gegen Verkehrsprojekte geschaffen, bei denen auch nur vermutet werden kann, dass es zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeit kommen könnte. In all diesen Fällen müssten Gerichte klären, ob die Leistungsfähigkeit eines Strassenabschnitts eingeschränkt würde. Das betrifft dann nicht nur den Rückbau von Strassen, sondern aller Massnahmen im Strassenraum, seien es öV-Projekte, Velowege, Lichtsignalanlagen, Fussgängerstreifen Temporeduktionen oder sogar Lotsendienste. Die Initianten betonen gerne, dass all dies nicht gemeint ist und vernünftige Lösungen auch mit dem neuen Verfassungsartikel möglich seien. Sie vergessen aber, dass sie keine Kontrolle über Einzelpersonen haben, die den Verfassungsartikel missbrauchen können, um gegen irgendeines dieser Projekte vorzugehen. Selbst wenn das Gericht ihre Klage abweist und sie es nicht schaffen, diese Projekte zu verhindern, führt es dennoch zu massiven Verzögerungen und unnötigen Gerichtskosten.

Zuletzt noch eine Bemerkung zum Bellevue: Das Verwaltungsgericht argumentierte dort, dass die Abbiegespur am Bellevue eben NICHT kapazitätsbestimmend ist. Der neue Verfassungsartikel hätte den Initianten beim Streit am Bellevue also gerade nicht geholfen. Hingegen hätte er einige Projekte verhindert, die heute anerkannt positive Wirkung haben, in Zürich zum Beispiel die Bahnhofstrasse oder auf dem Land das Zentrum des historischen Städtchens Elgg.

Verkehrssicherheit und Gemeindeautonomie werden gefährdet

Es gilt das gesprochene Wort.

Beitrag von Priska Seiler Graf, Sicherheitsvorsteherin Kloten, Nationalrätin, SP

Als Sicherheitsvorsteherin der Stadt Kloten ist es mir sehr wichtig, dass die Strassen selbstverständlich nicht nur sicher sind, sondern dass auch auf die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer_innen Rücksicht genommen wird. Es liegt auf der Hand, dass ich als Fussgängerin, Velofahrerin oder Autofahrerin unterschiedliche Ansprüche an den Verkehrsraum habe. Für alle Beteiligten sollte eine sichere und kontinuierliche Fortbewegung möglich sein. Moderne Verkehrssteuerung muss also auf diese individuellen Bedürfnisse eingehen und sie soweit wie möglich unterstützen können. Mit der heutigen grossflächigen Steuerung von Lichtsignalanlagen ist dies zum Beispiel gut realisierbar. Für die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer_innen, also den Fussgänger_innen, macht es Sinn, Grünphasen an Lichtsignalen zu verlängern, neue Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen anzufertigen oder verkehrsberuhigende, bauliche Massnahmen zu ergreifen. Mit der Annahme des Gegenvorschlages wäre dies alles nicht mehr möglich, da diese unbestritten wirkungsvollen Massnahmen logischerweise den MIV abbremsen und behindern würden. Auch Lostendienste für Schulkinder an viel befahrenen Hauptstrassen ohne Mittelinsel, wie sie jetzt ab einem DTV von 2000 Fahrzeugen vorgeschrieben sind, wären bei Annahme des Gegenvorschlags nicht mehr möglich. Wir gefährden bei Annahme dieses Verfassungsartikels also die gleichberechtigte Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer_innen und verabschieden uns von allen bisher realisierten Errungenschaften im Bereich Verkehrssicherheit. Das ist nicht nur sehr dumm, sondern auch echt gefährlich und verantwortungslos!

Da mit dem neuen Verfassungsartikel der Durchgangsverkehr in jedem Fall Vortritt erhält, werden auch die Bemühungen der Gemeinden in Sachen Verkehrsberuhigung und sichere Koexistenz untergraben. Denn schon kleine Beruhigungsmassnahmen können als Kapazitätsreduktion wahrgenommen werden und dürfen daher nicht mehr realisiert werden. So verkleinert sich der Gestaltungsspielraum der Gemeinden massiv, die Gemeindeautonomie wird beschnitten. Das ist sehr stossend, weil dadurch die Lebensqualität in den öffentlichen Räumen verschlechtert und die Handlungsfähigkeit der Gemeinden abgeschafft wird. Die lokale Verkehrsplanung verkommt so zur Farce. Es besteht keine lokale Gestaltungsmöglichkeit mehr, die Bürger_innen werden entmündigt.

Auch heute kann eine Gemeinde nicht selber Massnahmen auf Kantonstrassen ergreifen. Dazu braucht es das Einverständnis des Kantons, weil er auch Besitzer dieser Strassen ist. Die ganzheitliche kommunale Verkehrsplanung wird durch diesen Umstand bereits ziemlich erschwert. Wenn nun durch diesen Verfassungsartikel der Handlungsspielraum der Gemeinden auch bei den eigenen Strassen zusätzlich eingeschränkt wird, ist an eine sinnvolle und vernünftige Verkehrsplanung nicht mehr zu denken.

Bewährte Verkehrspolitik der Stadt Zürich nicht ausbremsen

Es gilt das gesprochene Wort.

Beitrag von Karin Rykart Sutter, Fraktionspräsidentin Grüne Stadt Zürich

Die Anti-Stau Initiative und der Gegenvorschlag des Regierungsrates hängt eng mit der krachenden Niederlage des Regierungsrates vor dem Verwaltungsgericht bezgl. Spurabbau am Bellevue zusammen. Das wurde von Barbara Schaffner bereits ausgeführt. Die Volkswirtschaftsdirektion hat darauf in einer Mitteilung verlauten lassen, dass sie Möglichkeiten für eine «bessere Wahrung der kantonalen Interessen bezüglich Strassen mit überkommunaler Bedeutung» in den Städten Zürich und Winterthur prüft. Auch Gesetzesanpassungen sollen nicht ausgeschlossen werden.

Es ist glasklar, dass nun der Gegenvorschlag des Kantonsrats genau in diese Richtung zielt.

Die Anti-Stauvorlage steht völlig quer zur fortschrittlichen Verkehrspolitik der Stadt Zürich. Mit der bezweckten Priorisierung des motorisierten Privatverkehrs soll das Rad der Zeit zurückgedreht werden, in eine Zeit, als die Auto-Partei und der Glaube an den Slogan «Freie Fahrt für freie Bürger» noch existierten.

Die Gegenwart sieht anders aus: Immer weniger Zürcherinnen und Zürcher fahren oder besitzen ein Auto. Der motorisierte Individualverkehr in der Stadt Zürich nimmt seit Jahren ab und lag 2015 bei 25 Prozent – 15 Prozentpunkte tiefer als noch im Jahr 2000. In dieser Zeit stieg der Anteil des ÖV von 30 auf 41 Prozent (Zahlen aus Mikrozensus 2015). Gleichzeitig hat uns die Zeit gelehrt, dass die vermeintlich «Freie Fahrt für freie Bürger» eine nicht zu erreichende Illusion ist. Das Streben danach schränkt aber die Bevölkerung, insbesondere Kinder und ältere Menschen, in ihrer Bewegungs- und Freiheitsrechten ein.

Des Weiteren hat die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich im September 2011 die Städteinitiative angenommen und damit ein klares Bekenntnis, welches auch in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich (Art. 2quinquies) festgeschrieben ist, abgegeben. Darin ist festgehalten, dass Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs (Schadstoffe, Lärm, Unfälle) getroffen und der ÖV, Velo- und Fussverkehr konsequent gefördert werden. Und in diesem Zusammenhang ist wichtig, dass der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen nur unter der Bedingung zulässig ist, dass die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht wird. Und weiter ist in Art. 124 festgehalten, dass das Mobilitätswachstum vollumfänglich mit ÖV sowie dem Velo- und Fussverkehr zu bewältigen ist. Die Gemeindeordnung der Stadt Zürich ist vom Regierungsrat genehmigt worden.

Die Stadt Zürich zeigt denn auch in der Strategie «Stadtverkehr 2025» auf, mit welchen Massnahmen sich der Stau für alle Verkehrsmittel effizient verringern lässt. Nicht mit mehr Strassen und mehr Autos, sondern mit einer Verlagerung auf Verkehrsmittel mit einer hohen Kapazität und geringem Platzbedarf wie Zug, Tram, und Bus.

Der Gegenvorschlag des Kantonsrats zur SVP-Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung» widerspricht auf der ganzen Linie den Grundsätzen einer zweckmässigen Verkehrspolitik. Massnahmen, um Quartiere zu beruhigen? Nicht mehr möglich! Sicheres Ein- und Aussteigen dank Kaphaltestellen? Können wir in Zukunft vergessen! Eine separate Busspur, damit die Passagiere schneller am Ziel sind? Keine Chance!

Mit der vorgelegten Verfassungsänderung will der Kanton einen unzulässigen Eingriff in die erfolgreiche Stadtzürcher Verkehrspolitik vornehmen. Mit der Vorlage will der Kanton die

Zürcherinnen und Zürcher bevormunden und ihnen eine rückständige Verkehrspolitik aufzwingen. Als Vertreterin der Stadt Zürich stelle ich mich ganz klar gegen ein solches Ansinnen.

Auch der Stadtrat schreibt in seiner Antwort auf eine dringliche Interpellation von SP, Grüne, GLP und AL, dass bei einer Annahme des Gegenvorschlags verschiedene Projekte auf überkommunalen Strassen, namentlich zum Ausbau des ÖV zumindest erschwert, verteuert und verzögert würden. In der gleichen Antwort warnt der Stadtrat auch, dass er alle erforderlichen Rechtsmittel ausschöpfen wird, um den eingeschlagenen Weg - also die bewährte Verkehrspolitik der Stadt Zürich – fortzusetzen. Doch die Verkehrspolitik sollte unserer Meinung nach von der Bevölkerung und nicht von den Gerichten gemacht werden. Damit es gar nicht so weit kommen muss, gilt es den Gegenvorschlag zu bekämpfen und die Vorlage mit einem klaren NEIN bachab zu schicken.

Die Schulwegsicherheit würde gefährdet

Es gilt das gesprochene Wort.

Beitrag von Johannes Zollinger, Schulpräsident Wädenswil, EVP

Die Begründung für die Initiative lautet, dass im Zuge von Unterhalts- und Umbauprojekten die Leistungsfähigkeit der Staatsstrassen zunehmend beschränkt werde. Massnahmen wie Querschnittsverengungen, Spurabbau, Abbiegeverbote, Kaphaltestellen für Busse, Pfortneranlagen, Tempo 30 usw. würden zu einer schrittweisen Kapazitätsreduktion des übergeordneten Strassennetzes führen. Die Initiative soll bezwecken, dass anlässlich von Unterhalts- und Umbauprojekten kapazitätsmindernde Massnahmen auf Staatsstrassen ausgeschlossen werden und deren Leistungsfähigkeit auf die störungsfreie Bewältigung der anfallenden Verkehrsmengen auszurichten sei. Dass kapazitätsmindernde Massnahmen auch immer positive Auswirkungen – zum Beispiel in punkto Sicherheit haben – blenden die Befürworter der Vorlage völlig aus.

Die Forderungen der Initianten sind schlicht nicht erfüllbar. Die Initiative berührt zudem Bereiche, die auch in der Bundesverfassung geregelt werden. Auch der Regierungsrat störte sich an der Forderung, dass unter anderem die Leistungsfähigkeit von Strassen an der Nachfrage ausgerichtet werden soll. Er lehnte die Initiative ab. Warum er die gleiche Forderung im kantonsrätlichen Gegenvorschlag unterstützt, ist völlig unverständlich. Auch der öV kann nicht so ausgebaut werden, dass die Leistungsfähigkeit der Nachfrage entspricht. Kein Verkehrsträger kann diese Forderung erfüllen und das wird auch so bleiben.

Kommt dazu, dass im Zusammenhang mit der Erstellung neuer Strassen regelmässig flankierende Massnahmen für das bestehende Strassennetz ergriffen werden, um den Verkehr aus den Siedlungsgebieten auf die neue Infrastruktur zu lenken; eine Verminderung der Kapazitäten findet aber insgesamt nicht statt. Das wurde von der Regierung deutlich gesagt.

Der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer hat immer Vorrang. Davon ist bei dieser Vorlage gar nichts zu spüren. Ausgesprochen ärgerlich ist zudem, dass die verantwortlichen Behörden, die ihre lokalen Bedürfnisse bestens kennen, vor Ort zur Strassenraumgestaltung, zu Fragen der Schulwegsicherung, etc. praktisch nichts mehr zu sagen haben. Als Schulpräsident von Wädenswil weiss ich aber, dass Massnahmen zur Verkehrssicherheit, wie Lotsendienste und Zebrastreifen vor Schulhäusern, für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler zentral wichtig sind. Neue Fussgängerstreifen oder Lotsendienste an Kantonsstrassen würden aber gemäss Text die Kapazität der Strasse reduzieren und wären folglich nicht mehr erlaubt. Auch speziell programmierte Ampeln würden verunmöglicht: Dabei können die schwächsten Verkehrsteilnehmer eine Strasse nicht gleich schnell überqueren, wie der durchschnittliche Fussgänger. An intensiv genutzten Zebrastreifen oder in der Nähe von Kindergärten, Schulen, Altersheimen, Spitälern etc. macht es in verschiedenen Gemeinden oft Sinn, die Grünphase an Lichtsignalen für die Fussgängerinnen und Fussgänger etwas länger einzurichten. Das ist nach Annahme der Vorlage nicht mehr erlaubt. Die Anti-Stau-Vorlage würde also verunmöglichen, dass sich die Gemeinden im Kanton Zürich gemäss dem Willen ihrer Bevölkerung für sichere Schulwege einsetzen können.

Anti-Stau-Vorlage geht zu Lasten der Velofahrer und Fussgänger

Es gilt das gesprochene Wort.

Beitrag von Peter Schneider, Verkehrsplaner

Einige Argumente, warum die Anti- Stau-Vorlage die Aufenthaltsqualität an Ortsdurchfahrten verringert und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wesentlich verschlechtert.

In den vergangenen Jahrzehnten hat auch in den Stadt- und Quartierzentren der motorisierte Verkehr derart zugenommen, dass die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr nicht mehr gewährleistet ist. Velofahrer und Fussgänger finden bereits heute ungenügende Platzverhältnisse vor. Die Anti-Stau-Vorlage würde die Situation weiter verschärfen. Jahrelang wurden die Fahrbahnen verbreitert, begradigt und neu geteert. Dies ging zu Lasten des Trottoirs und der Vorplätze.

Mit der Zunahme des Verkehrs wurde die Trennwirkung vergrössert, das heisst, Strassen zu überqueren fällt schwer. Ausserdem wurden Nutzungen verdrängt und konkrete Massnahmen für die VelofahrerInnen wurden weder auf der Strecke, bei Knoten und Querungen eingeplant.

Neben den Staatsstrassen gibt es aber auch viele Gemeindestrassen in der Agglomeration, die stark befahren sind und die durchwegs Mängel bezüglich der Benützbarkeit im Alltag aufweisen. Auch hier sind Trenneffekte und verminderte Aufenthaltsqualität zu beobachten.

Die flächige Siedlungsentwicklung um die Kerndörfer (Zersiedlung) hat zur Folge, dass die Ortsdurchfahrten durch den ständig steigenden Auto-Pendlerverkehr belastet werden. Am Morgen Richtung Autobahn, ab 17 Uhr heimwärts. Deshalb sinkt die Aufenthaltsqualität an Ortsdurchfahrten. Der Mehrverkehr bringt zusätzliche Gefahren, Lärm und Abgase. Wegen zügiger Fahrweise sind die Alltagsnutzungen wie Schulwege und Einkaufen gestört und dies führt zu Segregation bei der Bevölkerung und Nutzungen, sprich Lädeli- und Gewerbesterben in den Zentren. Die Fussgänger sind geduldet, Velofahrer weichen auf das Trottoir aus, das gilt auch für E-Bikes.

Die meisten Ortsdurchfahrten sind mit Tempo 50 km/h ausgeschildert. Der motorisierte Verkehr beansprucht mit den Fahr- und Abbiegespuren resp. der Längsparkierung den ganzen Querschnitt. Vorgärten und Bäume wurden längst ausgeräumt. Zusätzliche Ausweitungen sind nicht mehr möglich dies trifft v.a. auch auf Kreuzungen zu. Es hat einfach nicht mehr Platz im Strassenraum! An fast allen Einfallsachsen nach Zürich ist in Spitzenzeiten eine Sättigungsgrad eingetreten. Die zeitlich gleichzeitig anfallenden Pendlerströme stauen sich täglich an gleicher Stelle. Durch die Annahme der „Anti-Stau Initiative“ würde sich die Lage nochmals wesentlich verschärfen.

Deshalb ist die Vorlage abzulehnen.

Mit der Annahme der Initiative könnten die heute gültigen Gestaltungsrichtlinien zur Verbesserung des Lebensraumes an Hauptstrassen nicht mehr angewendet werden.

Wir schlagen dagegen vor dass der Strassenraum wieder vermehrt Lebensraum werden soll. Zur Mängelbehebung sind alle Ortsdurchfahrten über ein Betriebs- und Gestaltungskonzept neu zu beurteilen. Es soll nicht wie heute nur um die Leitungsfähigkeit

des motorisierten Verkehrs gehen, sondern als Gegenpol um die Wiederherstellung „normaler Verhältnisse“ für den Fuss- und Veloverkehr angestrebt werden. Das bedeutet eine höhere Verkehrssicherheit und mehr Platz für die Gestaltung.

Situativ sollen optimale Lösungen für die Verkehrssicherheit gefunden werden können. Eine einseitige Orientierung an der Leistungsfähigkeit für den MIV verschlechtert die heute schon vielerorts schon prekäre Situation, gerade auch für Schulkinder und ältere Personen im Verkehr.

Dies soll sich ändern. Der benützbare Raum muss neu aufgeteilt werden, Schmalere Fahrspuren ermöglichen Trottoirbreiten von 2.0 m, Lücken im Netz sind zu schliessen, die Sichtverhältnisse bei ungünstigen Querungen sind zu verbessern. Ausserdem sind die Fussgängerstreifen mit einer zweckmässigen Beleuchtung auszustatten. Dass solche Gestaltungen auch auf Staatsstrassen im Kanton Zürich möglich sind, zeigen die durchaus gelungenen umgestalteten Beispiele in Adliswil und Horgen.