

VOLKSHOCHSCHULE

ERFOLG: Präsident Willy Zweifel freut sich auf den Saisonstart **SEITE 14**

AUSSENWACHTEN

NEUBURG: Die 150 Bewohner wohnen ruhig und umgeben von intakter Natur **SEITE 15**

ANATOL VON STEIGER

DIESES LEBEN: Ein leiser russischer Dichter mit Schweizer Pass **SEITE 19**



Mehr Geld für Strasse und Bahn

Eine bürgerliche Verkehrslobby, die sich neu formiert hat, will das Strassennetz ausbauen und in den öffentlichen Verkehr investieren. Ein Verkehrsexperte hält das für keine gute Idee: Kompromisse behinderten eine wirksame Verkehrspolitik.

Der Verein «Winterthur Agil – mobil» fordert die Südostumfahrung, die rasche Einführung der Standstreifenbewirtschaftung auf der A1 und den mittelfristigen Ausbau der Autobahn auf acht Spuren. Zur bürgerlichen Verkehrslobby, die gestern ihren Forderungskatalog präsentiert hat, gehören SVP, FDP, CVP und EVP sowie der Hauseigentümergebiet, die Handelskammer, die Junge Altstadt und der Gewerbeverband. Neben den Strassenprojekten verlangt sie auch ein besseres Busangebot und eine Kapazitätssteigerung auf dem Schienennetz.

Alle Postulate sind nicht neu, viele stehen auch in den Legislaturzielen des Stadtrats. Doch für den Experten

Klaus Zweibrücken gehen sie in die falsche Richtung. Der Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule für Technik in Rapperswil verweist auf ein breit angelegtes Forschungsprojekt des Nationalfonds, das ergeben habe, dass die jetzige Verkehrsabwicklung weder siedlungs- noch umweltverträglich sei. Im europäischen Vergleich sei der Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehrsvolumen in Städten zwar relativ klein (etwa ein Drittel), trotzdem verursache er die grössten Probleme. «Aus fachlicher Sicht ist deswegen klar, dass der Autoverkehr eingeschränkt werden muss.»

Dem Verkehrskonzept für die Region Winterthur liegt die Annahme

zugrunde, dass der Verkehr bis 2015 um 21 Prozent wächst. Die Zunahme sei «kein Naturgesetz», sagt Zweibrücken. Das Wachstum könne bremsen, wer die Zersiedelung stoppe. «Und entstehender Verkehr lässt sich steuern, indem Neubauten ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden.»

«Der Stau kehrt zurück»

Investitionen in Umfahrungen, wie sie nun gefordert werden, lösen für Zweibrücken städtische Verkehrsprobleme nicht. Davon profitiere nur der Durchgangsverkehr, dessen Anteil am städtischen Verkehr sei gering. Selbst auf der Rosengartenstrasse in Zürich liegt der Anteil des Transitverkehrs bei nur 15 Prozent. Zudem sei damit zu rechnen, dass eine ausgebaute Autobahn rasch wieder an ihre Kapazitätsgrenzen stosse. «Das ist genau das, was jetzt passiert.» Jeder Ausbau mache das Autofahren attraktiver. «Und der Stau

kehrt zurück.» Seien Strassen überlastet, habe das den Vorteil, dass Autofahrer zum Umsteigen animiert würden. «Aber gleichzeitig suchen mehr Autos den Weg durch die Stadt.»

Grundsätzlich stehe der Autoverkehr in einem Konkurrenzverhältnis zur Bahn und dem Langsamverkehr. «Wenn die Politik ins Strassennetz und den öffentlichen Verkehr gleichzeitig investiert, ist das, als ob sie den gleichen Auftrag an zwei Konkurrenzfirmen vergeben und das zur Verfügung stehende Budget zerteilen würde.»

Zweibrücken empfiehlt stattdessen in Städten konsequent den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr zu fördern und den Autoverkehr beispielsweise durch Parkplatzbewirtschaftung «unter Druck zu setzen». Ein Kompromiss, der den teuren Ausbau beider Verkehrssysteme zur Folge habe, stehe einer wirksamen Verkehrspolitik im Weg. FEELIX REICH

NACHGEFRAGT

Daniel Oswald
Vereinspräsident, Kantonsrat und Präsident der SVP Winterthur

«Natürlich wollen wir 2010 zurück in den Stadtrat»

SVP, CVP, FDP und EVP setzen sich für mehr Strassen ein. Warum braucht es dafür einen Verein?

Wir haben die Form des Vereins gewählt, weil wir so mit einer Stimme sprechen. In einem Verein können sich zudem unterschiedliche Organisationen engagieren.

Im Frühling 2010 stehen die Wahlen an. Haben die Bürgerlichen nun den Wahlkampf eingeleitet?

Nein. Der Wahlkampf startet erst, wenn klar ist, welche Vakanzen es im Stadtrat überhaupt geben wird. Und wenn wir wissen, wer die Kandidatinnen und Kandidaten sind.

Dank der Verkehrspolitik und den Zielen des neuen Vereins haben SVP, FDP, CVP und EVP einen gemeinsamen Nenner gefunden. Das kann hilfreich sein, um die rot-grüne Mehrheit im Stadtrat zu knacken.

Nochmals: Die Gründung des Vereins hat nichts mit den kommenden Wahlen zu tun. Sie soll lediglich dazu beitragen, dass es in der Verkehrspolitik vorwärtsgeht. Die Stadt macht zu wenig. Wenn es um die Wahlen geht, stehen auch noch andere Themen im Vordergrund.

Dennoch bietet der Verein der SVP eine Möglichkeit, sich nach langer Zeit wieder mit den Freisinnigen und den Mitteparteien zu verbinden. Hoffi sie, dank breiter Unterstützung aus Parteien und Gewerbe in den Stadtrat zurückzukehren?

Natürlich wollen wir in zwei Jahren in den Stadtrat zurückkehren.

Mit Ihnen als Kandidat.

Wir bereiten uns parteiintern auf die Wahlen vor und diskutieren die verschiedenen Szenarien und Kandidaten. Meine Kandidatur könnte eine Möglichkeit sein.

INTERVIEW: MARISA EGGLI



Sie haben ihren verkehrspolitischen Konsens gefunden: Werner Schurter (CVP), Markus Hutter (FDP), Daniel Oswald (SVP) und Nik Gugger (EVP) (von links). Bild: Urs Baptista

EVP riskiert keinen Streit in der Fraktion

«Agil – mobil» soll allen Parteien offenstehen. Grünliberale, SP und Grüne bleiben trotzdem aussen vor.

Für Michael Zeugin ist klar: «Die Forderungen des Vereins decken sich nicht mit unserer Verkehrspolitik.» Der grünliberale Gemeinderat sitzt mit Vereinsmitglied Nik Gugger

und nochmals Strassen gelesen», sagt Zeugin. Trotzdem fühle er sich weiterhin wohl in seiner Fraktion.

Die SP wurde nicht informiert, was David Hauser nicht stört. «Der gestrige Auftritt war reines Wahlkampfgeplänkel», sagt der Fraktionspräsident. Es mache wenig Sinn, alte Wünsche auf eine neue Liste zu schreiben. Verkehrsprobleme in der Stadt gelte es im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts einzeln und nicht auf Vorrat anzupacken. «Wobei die Bürgerlichen noch sagen müssen, wie sie diese Projekte finanzieren wollen.» Für den Bund stehe der Preis der Südostumfahrung in keinem Verhältnis zum bescheidenen Nutzen. «Ich kann seine Argumentation gut nachvollziehen», sagt Hauser.

Der grüne Fraktionschef Adrian Ramsauer nimmt den Vorstoss gelassen zur Kenntnis: «Die Postulate sind Fantasiegebilde, die nicht finanzierbar sind.» Auch den Umstand, dass der Stadtrat hinter der Südostumfahrung steht, hält er für ein «rein taktisches

Zugeständnis». Für Investitionen zugunsten des Autoverkehrs gebe es in Winterthur keine stabile Mehrheit.

Der Verein befinde sich auf dem Holzweg, wenn er Rot-Grün übergehe: «Der Parkplatzkompromiss zeigte,

«Die Projekte sind Fantasiegebilde, die niemand bezahlen kann»

Adrian Ramsauer, Grüne

dass man nur Lösungen findet, wenn alle um einen Kompromiss ringen.»

Für Ramsauer ist die Standstreifenbewirtschaftung eine Option, wenn der städtische Verkehr plafoniert wird. «Aber sobald die Autobahn gesperrt werden muss, wird die Stadt trotzdem vom Ausweichverkehr überflutet.» Das passiere sogar häufiger, wenn der Sicherheitsstreifen wegfielle. (fmr/meg)

Auf allen Ebenen weibeln

Die Mitglieder des Vereins werfen dem Stadtrat Tatenlosigkeit vor. Sie wollen jetzt bei Kanton und Bund weibeln.

Die im Verein «Winterthur: agil – mobil» organisierten Parteien SVP, FDP, CVP und EVP sowie die angeschlossenen Verbände wollen dafür sorgen, dass die Stadt in Verkehrsfragen einheitlich auftritt. «Wir werden auf kantonaler und nationaler Ebene Einfluss nehmen», sagt Nationalrat Markus Hutter (FDP). «Es ist wichtig, dass sich die Stadt Gehör verschafft. Bis heute hat sie sich zu wenig bemerkbar gemacht», sagte Vereinspräsident Daniel Oswald (SVP). Ländliche Kantone könnten sich besser zusammenschliessen und Forderungen stellen. «Geht es um den Kanton Zürich, glauben alle, der habe sowieso schon alles.»

Die Grundlage des Forderungskatalogs bildet eine Liste von Strassen, für die sich die Vertreter einsetzen

wollen. Der Verein will die Standstreifenbewirtschaftung auf der A1 möglichst rasch vorantreiben und noch vor 2013 umgesetzt sehen, und die Autobahn soll zwischen Töss und Oberwinterthur auf acht Spuren ausgebaut werden. Das Ziel des Vereins ist der Bau einer Südostumfahrung. Bezüglich des öffentlichen Verkehrs wird der Ausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Zürich und Winterthur gefordert. Auch den Brüttener Tunnel gelte es in den nächsten zwanzig Jahren zu realisieren, sagte Werner Schurter (CVP).

EVP für Langsamverkehr

Nik Gugger (EVP) betonte, dass «alle Verkehrsarten» in die Überlegungen einbezogen würden. Er sehe die Aufgabe seiner Partei darin, sich innerhalb des Vereins für den Langsamverkehr einzusetzen. Der Verein stehe ausserdem nicht in Opposition zur Regierung, vielmehr wolle er den Stadtrat ermutigen, den eingeschlagenen Weg konsequent weiterzuerfolgen. (meg)

«Ich habe nur von Strassen, Strassen und nochmals Strassen gelesen»

Michael Zeugin, Grünliberale

(EVP) zwar in derselben Fraktion, was nicht heisse, dass er dieselben Interessen vertreten wolle und müsse. «Ich habe einen Entwurf der Papiere gesehen und nur von Strassen, Strassen