

Öffentlichen Verkehr ausbremsen? Nein zur SVP-Zwängerei!

ARGUMENTE GEGEN DIE VERFASSUNGS- ÄNDERUNG «ANTI-STAU»

Nach zahlreichen verlorenen Abstimmungen wollte die SVP mit ihrer Anti-Stau-Initiative die absolute Bevorzugung des Autos in der Verfassung des Kantons Zürich verankern. Der Gegenvorschlag, der am 24. September zur Abstimmung kommt, nimmt dieses Anliegen auf und sieht vor, dass die Kapazitäten des Autoverkehrs keinesfalls reduziert werden dürfen. Bei Kapazitätsreduktionen auf Kantonsstrassen müssten im Gegenzug neue Kapazitäten, sprich Strassen, gebaut werden.

Diese ideologische Zwängerei bremst den öffentlichen Verkehr aus, gefährdet die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern, Entmündigt die Gemeinden und verhindert eine kohärente Verkehrspolitik für die Zukunft.

Deshalb: NEIN am 24. September zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative!

Öffentlichen Verkehr ausbremsen?

Oft reichen kleine Massnahmen, um den Bus schnell ans Ziel zu bringen. Etwa dass eine Ampel so programmiert wird, dass der Bus an der Kreuzung etwas länger grün hat. Im Gegenzug haben Autos einige Sekunden länger rot. Das ist bei Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stau-Initiative nicht mehr möglich, da diese kurze Wartezeit für die Autos eine Reduktion der Kapazität bedeutet.

Für den Gesamtverkehr wäre es aber viel sinnvoller, wenn der Bus schneller über die Kreuzung kommt und alle seine Fahrgäste an ihr Ziel bringt. Vor allem wenn das Ziel ein Bahnhof ist. Wenn der Bus mangels Bus-Bevorzugung länger an der Ampel warten muss und deshalb zu spät am Bahnhof ankommt, müssen dutzende Passagiere eine halbe Stunde auf den nächsten Zug warten. Verspätungen und zusätzliche Wartezeiten im öffentlichen Verkehr sind so vorprogrammiert.

Für Autos bedeutet die Bevorzugung des Busses nur eine Wartezeit von einigen Sekunden. Auch wenn sich 20 Autos kurz stauen, sind während der Stosszeiten durchschnittlich dennoch nur 22 Personen betroffen.

Wenn ein Ortsbus aus einer Quartierstrasse in die Kantonsstrasse einbiegen muss, drohen ebenfalls Verspätungen. Wenn hier keine Ampel gebaut werden darf, muss der Bus lange warten, um in den Verkehrsfluss einzubiegen. Auch hier werden wieder einige dutzend Fahrgäste ihren Anschluss verpassen oder zu spät zu ihrer Verabredung erscheinen.

Dort, wo zahlreiche Busse auf einen Bahnhof zu fahren, macht irgendwann eine eigene Busspur Sinn. Denn nur so können alle Fahrgäste in den verschiedenen Bussen ihren Anschluss erreichen. In den Agglomerationen gibt es dazu zwei Möglichkeiten: Die Strasse muss um eine Spur erweitert werden, was Grünfläche kostet oder gar den Abriss von Häusern zur Folge hat. Oder es muss eine Spur für die Autos gesperrt werden. Diese sparsame Lösung führt aber dazu, dass halbstündlich die Autos für einige Minuten mit reduzierter Kapazität in den Ortskern fahren, was mit dem Verfassungstext nicht mehr möglich ist.

Verspätungen im öffentlichen Verkehr würden mit der Verfassungsänderung zunehmen. Mehr Verkehrsteilnehmende hätten mit Staus zu kämpfen. Das Problem von stockendem Verkehr würde nicht gelöst.

Veloverkehr behindern?

Das Verkehrsmittel, welches in letzter Zeit am meisten Zuwachs erfahren hat, ist das Velo. Es ist gesund, man kommt schnell durch dicht bebaute Quartiere und mit einem Elektrovelo kann man auch gut längere Strecken von Dorf zu Dorf überwinden. Der Veloverkehr wird aber seit

Jahren nur punktuell gefördert und gute Velostrassen oder -spuren über Strecken von mehreren Kilometern fehlen gänzlich. Doch genau diese braucht es, um noch mehr Menschen auf den Geschmack zu bringen.

Auch hier gilt: Je nach dem muss das eine oder andere Lichtsignal umprogrammiert werden oder eine Wartezone vor der Ampel für die schnell beschleunigenden Velos geschaffen werden. In innerstädtischen Gebieten machen auch Strassen Sinn, welche für den Veloverkehr durchgängig befahrbar, für Autos aber abwechselnd Einbahnstrassen oder ganz gesperrt sind. All das schränkt gemäss der Vorlage die Kapazität für den Autoverkehr ein und wäre damit nicht mehr realisierbar.

Velowege und Durchgangswege für Velos würden mit dem Verfassungsartikel verhindert, pragmatische Lösungen zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmenden unmöglich.

Sicherheit gefährden?

Nicht alle Menschen können eine Strasse gleich schnell überqueren. An intensiv genutzten Zebrastreifen oder in der Nähe von Kindergärten, Schulen, Altersheimen, Spitälern etc. macht es oft Sinn, die Grünphase an Lichtsignalen für die Fussgängerinnen und Fussgänger etwas länger einzurichten. Das ist nach Annahme der Vorlage nicht mehr erlaubt. So müssen diese Menschen sich eben einfach beeilen und es wird sehr gefährlich.

Auch neue Zebrastreifen ohne Ampeln dürften auf Kantonsstrassen nicht mehr aufgemalt werden. Ansonsten müssten Autos kurz warten oder mindestens präventiv etwas abbremsen. Folglich dürfte aufgrund des Gegenvorschlags der Anti-Stau-Initiative auch nicht mehr an Hauptstrassen gebaut werden. Denn sonst würden die Ortschaften wachsen und neue Zebrastreifen notwendig, welche die Kapazität des Autoverkehrs schmälern.

Auf Zebrastreifen ohne Mittelinseln auf Strassen mit mehr als 2'000 Fahrzeugen pro Tag muss zur Sicherheit für die Schulkinder ein Lotsendienst eingerichtet werden. Da dieser die Autos für die Kinder ab und zu anhalten muss, verringert er die Kapazität, was nach dem Gegenvorschlag in der Verfassung nicht mehr möglich ist. Lotsendienste für Schulkinder würden damit verboten.

Der Verfassungsartikel gefährdet die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, in dem er neue Fussgängerstreifen verhindert, Lotsendienste für Kindergarten- und Schulkinder verunmöglicht und bedürfnisgerechte Ampeln verbietet.

Gemeindeautonomie schwächen?

Mit dem Verfassungsartikel gilt: Vortritt für den Durchgangsverkehr. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung können für die Zentren der Gemeinden kaum mehr realisiert werden. Kleinste Verbesserungen würden an der «drohenden» Kapazitätsreduktion und damit dem neuen Verfassungsartikel scheitern. Der Gestaltungsspielraum der Gemeinden verringert sich so massiv. Das entmündigt nicht zuletzt die Bevölkerung, die über ihre lokale Verkehrsplanung nicht mehr entscheiden kann. Umso mehr gilt dies für die Ballungszentren wie Zürich und Winterthur, wo MIV-Ersatzkapazität in näherer Umgebung schlicht aus Platzgründen unmöglich ist.

Die Entmündigung der Gemeinden bei ihrer Verkehrspolitik schwächt den Föderalismus. Die Bevölkerung könnte bei Gemeindeversammlungen und Volksabstimmungen nicht mehr über Massnahmen zur Verkehrsberuhigung abstimmen oder hätten grosse Folgekosten zu tragen, um den Rechtsweg zu bestreiten.

Der Verfassungsartikel schwächt die Gemeindeautonomie und verunmöglicht eine lokale, demokratische Verkehrspolitik, die dem Willen der Bevölkerung entspricht.

Lebensqualität für unsere Dorfzentren und Quartiere zerstören?

Strassen und Plätze sind auch Aufenthaltsräume für Menschen. Gerade in Dörfern sind diese Plätze gleichzeitig auch Kreuzungen von

Kantonsstrassen mit den Zufahrten in alle Nachbargemeinden. Um hier einen schönen Aufenthalt und den nachbarschaftlichen Austausch zu ermöglichen, braucht es Bäume, Bänke, einen Brunnen oder ein Strassencafé. Dafür braucht es Platz und je nach dem etwas schmalere Strassen. Auch Tempo-30-Zone sind eine Möglichkeit. Durch diese einfachen und günstigen Massnahmen können die Menschen den Raum in ihrer direkten Umgebung als Erholungsraum nutzen und Kinder können wieder draussen spielen.

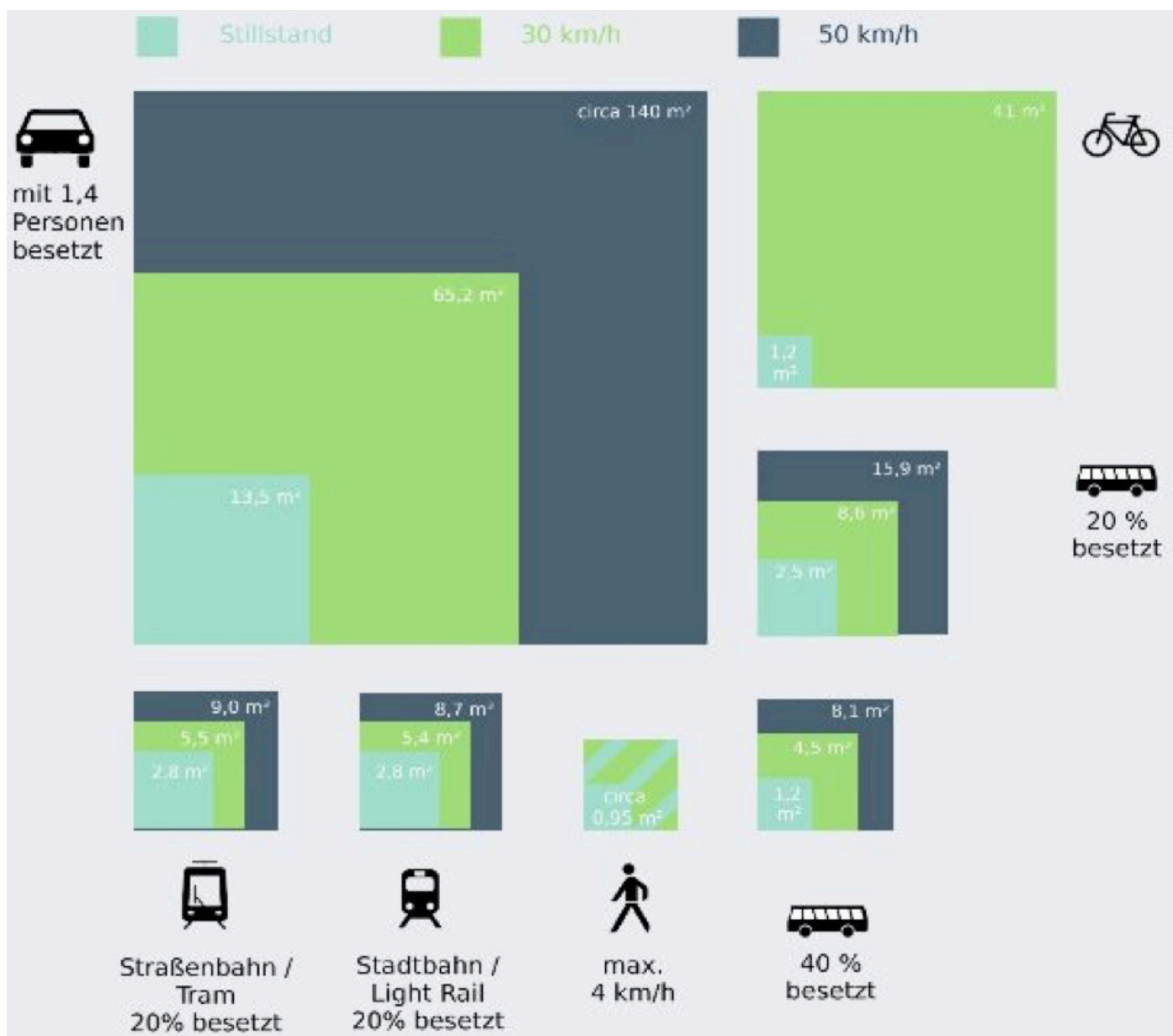
Nach Annahme des Gegenvorschlags wäre dies nicht mehr erlaubt. Den Autos soll also unser Lebensraum gegeben werden, ohne dass auf die Bedürfnisse der Menschen in der unmittelbaren Nachbarschaft Rücksicht genommen werden darf.

Die Lärmschutzverordnung des Bundes schützt eigentlich die Bevölkerung. Mit der Fokussierung auf den Autoverkehr bleiben seine Ziele jedoch weiterhin unerreichbar und die Menschen leiden weiter unter gesundheitsschädigenden Lärmemissionen.

Verkehrsberuhigende Massnahmen zu Gunsten der Quartiere, Tempo-30-Zonen und Lärmschutzmassnahmen würden mit dem Gegenvorschlag verhindert. Den Gemeinden würden Möglichkeiten genommen, um die Lebensqualität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner zu erhöhen.

Effiziente Raumnutzung verhindern?

In der folgenden Grafik ist zu sehen, wie viel Platz verschiedene Verkehrsmittel benötigen.¹



¹ <http://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>

Das Auto ist platzmässig das ineffizienteste Verkehrsmittel. Dennoch soll nun in die Verfassung geschrieben werden, dass einseitig und ausschliesslich der Ausbau des Autoverkehrs gefördert werden soll, da die Förderung aller anderen Verkehrsträger (mit Ausnahme der S-Bahn) die Kapazität des Autoverkehrs beschneidet.

Mehr Strassen gegen den Stau sind eine sehr ineffiziente Massnahme. Mit mehr öffentlichem Verkehr und mehr Velos kann Stau viel einfacher vermieden werden:

- 1 Bus vermeidet 500 m Stau
- 1 Tram vermeidet 1.2 km Stau
- 1 S-Bahn vermeidet 6 km Stau
-

In unserem dicht überbauten Kanton Zürich brauchen wir ein gutes Nebeneinander aller Verkehrsträger.

Das Bundesrecht verlangt bei der Raumplanung zwingend eine Interessenabwägung. Und: Keines der Interessen hat Vorrang. Die absolute Förderung des Motorisierten Individualverkehrs im Verfassungsartikel kollidiert damit mit einer nachhaltigen Raumordnungspolitik, wie auch den Bestrebungen zu Gunsten der Lufthygiene.

Die pragmatische Interessenabwägung zwischen allen Verkehrsträgern würde mit dem Verfassungsartikel verhindert. Die Förderung der effektivsten Massnahmen gegen mehr Stau, nämlich öffentlichem Verkehr, Velos und Fussverkehr, würde verunmöglicht.

Teurer Ausbau?

Bei Annahme des Verfassungsartikels führt jede kleine Massnahme bei anderen Verkehrsträgern zu Ersatzmassnahmen für den Autoverkehr. Das wären meist teure Umfahrungen, die viel Grünraum zerstören. Zwar könnten auch Tunnels und Unterführungen die Kapazität für die Autos erhalten. Aber hier sind die Kosten noch viel höher als bei einer Umfahrung und Ortsbilder an Ein- und Ausfahrten in den Untergrund lassen sich nicht so gestalten, dass sie in die gewachsene Gebäudestruktur passen.

Momentan befinden wir uns mitten in einer Mobilitätswende.² Immer mehr Hersteller machen Feldversuche mit selbstfahrenden und vernetzten Autos. Die Verbreitung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen steigt stetig. Und die Menschen nutzen immer vielfältigere Mobilitätsdienstleistungen statt dem eigenen Auto. Warum sollen wir mitten in dieser digitalen Revolution Rezepte aus der Vergangenheit in unsere Verfassung für die Zukunft schreiben?

Das Wachstum der Verkehrsträger findet beim öffentlichen Verkehr, beim Velo und beim Fussverkehr statt. Zudem sind es vielen Menschen leid, über weite Strecken zu pendeln und sie suchen Lösungen um Wohn- und Arbeitsort wieder näher zu bringen.

Für die Zukunft sind Tempo-30-Zonen ein sehr wichtiges Kriterium. Denn elektrisch angetriebene Autos erzeugen bis Tempo 35 fast keine Geräusche. Bei höheren Geschwindigkeiten ist aber bei allen Autos der Lärm der Reifen lauter als jener der Motoren. Tempo-30-Zonen können also eine echte Beruhigung unsere Quartiere, Plätze und Aufenthaltsräume bringen.

Der Anti-Stau-Verfassungsartikel blockiert Steuergelder für teure Ausbauten, die anderswo gebraucht würden. Angesichts der Mobilitätswende verbaut sich der Kanton Zürich damit die Zukunft.

Rechtsunsicherheit – Blockade der Verkehrspolitik?

Der zweite Absatz der Verfassungsänderung schreibt zwingenden Ersatz bei Kapazitätsabbau für die Strasse vor. Die Konsequenzen sind weder von der Kantonsratsmehrheit noch vom Regierungsrat geklärt worden. Im Gegenteil: Gemäss Regierungsrätin Walker-Späth ändert sich nichts an der bisherigen Verkehrspolitik. Mit einem solchen Zusatz in der Verfassung kann jedoch jedes Verkehrsprojekt bekämpft resp. blockiert werden. Es droht eine Blockade der Verkehrspolitik für die nächsten Jahrzehnte. Den Preis bezahlen über den vernachlässigten Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wir alle. Der Automatismus der Ersatzforderung ist unverhältnismässig, nicht finanzierbar und ein verkehrspolitischer Tötengräber. Letztendlich würden die Gerichte anstatt die Bevölkerung über die Verkehrspolitik ent-

² <https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrswende>

scheiden. Eine kohärente und demokratische Verkehrspolitik sieht anders aus. Es wird keine auf die Bedürfnisse und Effizienz der einzelnen Verkehrsträger abgestimmte Politik mehr möglich sein – der Autoverkehr hat eine Bestandsgarantie und bremst alle anderen aus.

Der Verfassungsartikel ist radikal, aber unseriös abgeklärt. Rechtsunsicherheit, Willkür und damit eine Blockade der Zürcher Verkehrspolitik wären die Folge. Die Kosten hätten wir alle zu tragen.

Replik auf die Argumente der Befürworter ³

Argument der Befürworter	Antwort
Es braucht eine Verankerung des MIV in der Verfassung!	In Art. 104 der Zürcher Verfassung steht bereits: <ul style="list-style-type: none"> · Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. · Der Kanton übt die Hoheit über die Staatsstrassen aus. · Kanton und Gemeinden fördern den öffentlichen Personenverkehr im ganzen Kantonsgebiet. · Damit ist der Bau und Unterhalt der Strassen bereits in der Verfassung verankert und bedarf keiner zusätzlichen Betonung.
Flüssiger Verkehr nützt allen!	Durch das absolute Verbot die Kapazität für den Autoverkehr anzutasten, wird die Verflüssigung des öffentlichen Verkehrs verunmöglicht. Massnahmen, die zu weniger Stau für alle Verkehrsteilnehmenden und mehr Pünktlichkeit beim öffentlichen Verkehr führen, sind mit dem Verfassungsartikel nicht mehr möglich.
Die Anti-Stau-Vorlage erhöht die Sicherheit auf den Strassen!	Das Gegenteil ist richtig. Nach der Verfassungsänderung dürfen keine Zebrastreifen auf Kantonsstrassen mehr gebaut und kaum verkehrsberuhigenden Massnahmen mehr ergriffen werden. Damit wird insbesondere die Sicherheit von Schulkindern und gebrechlichen Personen gefährdet.
Es kommt zu weniger Stauzeiten!	Staus werden am besten vermieden, wenn weniger Menschen das räumlich ineffiziente Verkehrsmittel Auto nutzen. Deshalb ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Reduktion der täglichen Wegdistanzen das beste Mittel gegen Stau.
Es braucht den Ausbau längst geplanter Strassen!	Diese Strassen können problemlos auch ohne Verfassungsänderung gebaut werden. Die beispielhaft genannte Umfahrung Ottenbach wird momentan realisiert. Die andern Beispiele sind aufgrund der Finanzen und örtlichem Widerstand gegen die geplanten Varianten hängig. Genau diese Mittsprache der Gemeinden will die Anti-Stau-Vorlage ausschalten.

³ <https://www.ja-zh.ch/argumente/>