

1:0 für die Städte-Initiative

Mehr Autoverkehr verträgt nicht, befanden die Stadsanktgaller Stimmberechtigten am 7. März. VCS-Sektionen wie jene beider Basel arbeiten daran, dass der Funke der Städte-Initiative überspringt.

Hinter dem verkehrspolitischen Signal aus der Gallusstadt steht der Verein Umverkehr. Er reichte 2008 in Basel, Genf, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich je eine «Städte-Initiative» ein. Die betroffenen VCS-Sektionen sitzen allesamt mit im Boot, und die Stossrichtung ist überall die gleiche: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll im Stadtgebiet nicht weiter zunehmen. Das Reglement, in welchem diese Forderung in St. Gallen verpackt war, nimmt die Behörden in die Pflicht, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. Weiteres Mobilitätswachstum soll vollständig von den umweltfreundlichen Verkehrsträgern aufgefangen werden.

Das urbane Seilziehen zwischen Umweltlobby und Autolobby ging in St. Gallen mit 59 Prozent Ja unerwartet deutlich aus. Die dortige VCS-Sektion wird darüber wachen, dass der Stadtrat, der die Initiative abgelehnt hatte, «jetzt Nägel mit Köpfen macht, zum Beispiel indem er endlich die Stelle eines Beauftragten für den Langsamverkehr schafft», sagt

VCS-Geschäftsleiter Robert Furrer. Neben der Umgestaltung von Bahnhof- und Marktplatz stehen für ihn die Realisierung eines zusammenhängenden und sicheren Fuss- und Radwegnetzes sowie der Bau einer Tramlinie im Vordergrund.

Zankapfel Verkehrsverlagerung

Positiver als in St. Gallen fiel die behördliche Reaktion in den anderen Städte-Initiative-Orten aus. In Genf empfiehlt die Regierung das Volksbegehren zur Annahme, in Zürich, Winterthur, Luzern und Basel werden ihm Gegenvorschläge gegenübergestellt. Diese haben allerdings nicht eitel Freude ausgelöst. In Luzern, kritisiert Umverkehr, werde mit falschen Zahlen operiert, der Gegenvorschlag stelle allein auf die Verkehrswege der Stadtbevölkerung ab und vernachlässige die von auswärts kommenden Verkehrsströme. Während die Stadt den massgebenden MIV-Anteil auf bescheidene 30 Prozent beziffert, kommt Umverkehr gestützt auf die Mikrozensus-Umfrage 2005 auf 47 Prozent.

Wie in Luzern geht die Städte-Initiative auch in Basel einen Schritt weiter als die angenommene Vorlage in St. Gallen. Sie begnügt sich nicht mit der Plafonierung des Autoverkehrs, sondern fordert eine Erhöhung des Modal-Splits von öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr: Deren Anteil am Gesamtkuchen soll in 10 Jahren um 10 Prozent wachsen. Konsequenterweise ist diese Forderung verbunden mit dem Verbot von Kapazitätsausbauten auf dem Strassennetz. Der Basler Gegenvorschlag krankt vor allem daran, dass er diese Konsequenz nicht ziehen will (s. Artikel unten).

Immerhin, die Behörden sind wachgerüttelt. Nachdem er mit seiner eher utopischen «Verkehrshalbwachstum»-Initiative im Jahr 2000 unsanft landete, ist der Verein Umverkehr nun in der Realpolitik gut angekommen. Wo soll die Verkehrswende beginnen, wenn nicht in den Städten mit ihrer verkehrsgelagerten, zu grossen Teilen auto-los lebenden Bevölkerung? Es war offensichtlich die richtige Frage.

Urs Geiser

Untauglicher Basler Gegenvorschlag

Der basel-städtische Regierungsrat lehnt die Plafonierung der Strassenkapazität, einen der Kernpunkte der Städte-Initiative, ab. Er schlägt zwar vor, den Autoverkehr auf den Stand von 2010 zu beschränken, schliesst aber den Verkehr auf den Hochleistungsstrassen davon aus. Eine fünfte und sechste Spur auf der Osttangente wäre also ganz im Einklang mit dem Gegenvorschlag. Und diese schmalspurige

Sicht der Problematik soll ausgerechnet im Umweltschutzgesetz verankert werden? Mit Autobahnausbauten dreht sich die Spirale von Mehrverkehr auf den Zufahrtsstrassen, mehr Umweltbelastung, neuen Engpässen und neuem Ausweichverkehr immer weiter.



© PD

In Basel hinkt die Veloförderung weit hinter dem milliar-

denschweren Strassenbau nach. Das erweist sich nun als Bumerang. Das Velo hat bereits empfindlich an Verkehrsanteilen verloren. Nur ein Rückgang des Autoverkehrs macht Velofahrerinnen und Fussgänger sicherer und gibt ihnen den nötigen Platz zurück. Der Gegenvorschlag der Basler Regierung zur Städte-Initiative taugt nicht für eine stadt- und klimaverträgliche Verkehrszukunft.

Anita Lachenmeier-Thüring,
Co-Präsidentin VCS-Sektion beider Basel



ÖV-Ausbau Zürich-Winterthur Aufwind für die VCS-Variante

In der Diskussion um die Behebung eines der grössten Engpässe im Schweizer Eisenbahnnetz hat das Bundesamt für Verkehr am 23. März 2010 klar Position bezogen: für einen pragmatischen, kostenbewussten Ausbau. Das BAV tat dies im Zusammenhang mit der Auslegeordnung zur Entwicklung des gesamten Bahnnetzes und dessen Finanzierung.

Für die Strecke Zürich-Winterthur schlägt das BAV als notwendige Infrastrukturmassnahme eine «Engpassbehebung durch den Ausbau entlang der bestehenden Strecke» vor. Also exakt das, was der VCS Zürich mit seiner kantonalen Volksinitiative will: mit einem dritten und vierten Gleis – Kostenpunkt 300 Mio. Franken – die bestehende Bahnstrecke zwischen Effretikon und Winterthur ausbauen.

Kein Wort zum Brüttenertunnel

Der vom Zürcher Regierungsrat favorisierte, 1,3 Mia. Franken teure Brüttenertunnel bleibt in der Präsentation des BAV unerwähnt. Ebenso wenig hat er im Sachplan Verkehr des Bundes Aufnahme gefunden. Sollte der Kanton Zürich an diesem Luxusprojekt festhalten wollen, so ist für das BAV klar: Die «Kantone zahlen die Kostendifferenz zum Bundesvorschlag, inkl. ungedeckte Betriebskosten».

Damit bestätigt sich: Die VCS-Volksinitiative für ein drittes und viertes Gleis zwischen Effretikon und Winterthur ist als schnell realisierbare und deutlich kostengünstigere Lösung die beste Antwort auf die stetig steigende Nachfrage. Sie bietet zudem den Vorteil, dass der Kanton Zürich seine Schrittmacherrolle weiterhin wahrnehmen und das Schienennetz, im Konsens mit dem Bund, auf die Anforderungen der Zukunft ausrichten kann.

Gabi Petri/Markus Knauss