

Fadegrad

Nicht mehr tragbar



VON
ROLAND SCHECK

Der Stadtrat hat den Ein- und Ausfallsachsen den Kampf angesagt. Gefangen in rot-grünen Ideologien ist es sein Ziel, die städtische Peripherie möglichst gegen den Ziel-/Quellverkehr abzuriegeln, damit der Autoverkehr von der Stadtgrenze abgehalten werden kann. Durch künstliche Staubbildung will man die Autofahrer auf andere Verkehrsmittel umziehen.

Opfer dieser fehlgeleiteten Verkehrspolitik ist auch die Birmsendorferstrasse, eine der wichtigsten Ein- und Ausfallsachsen der Stadt Zürich. Im Jahr 2011 wurde die Schmiede Wiedikon für die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs gesperrt. Für dieses Bubenstück tat der Stadtrat Dinge, die kein vernünftiger Politiker und auch kein seriöser Planer je tun würden. Als erstes täuschte er die Bevölkerung, indem er die Schaffung eines Quartierzentrums mit Aufenthaltsqualität versprach. In den aufgelegten Plänen war aber weit und breit kein Platz zu sehen, sondern lediglich eine überdimensionale ÖV-Haltestelle. Des Weiteren sah das Projekt vor, die Velofahrer auf Umwegfahrt zu schicken, obwohl man genau weiss, dass Velofahrer keine Umwege akzeptieren und sich nie und nimmer an die Sperrung der Schmiede Wiedikon halten würden. Und auch vom Umstand, dass die Sperrung die Zufahrt der polizeilichen Einsatzfahrzeuge ins Kreisgebäude verunmöglicht, liess man sich nicht beirren. Der grüne Polizeivorsteher Leupi half der Parteifreundin Genner aus der Patsche und erklärte die Zufahrt zum Kreisgebäude über das Trottoir und durch den Wartebereich der Haltestelle kurzerhand für legal. So mühen sich heute Polizei und private Zubringer ohne klare Signalisation durch die Fussgängerbereiche und stossen dabei immer wieder auf das offenkundige Unverständnis der Bevölkerung. Wütende Gestiken und Klopfen auf die Motorhaube sind die Folge.

Aufhorchen lässt nun ein Artikel im «Tages-Anzeiger». Der «Tages-Anzeiger» titelt: «Achtung! Hier ist Autofahren auf dem Trottoir erlaubt». Und weiter: «Einzigartig im rot-grünen Zürich: Mitten in Alstetten müssen sich Autofahrer und Pendler ein Trottoir teilen». Auch am Bahnhof Altstetten ist ein Stück Trottoir entlang einer Bushaltestelle eine Fahrbahn. Keineswegs einzigartig, sondern dieselbe Situation wie an der Schmiede Wiedikon. Darauf angesprochen gab Stadtrat Leupis Polizeidepartement folgende Erklärung ab: «Aus heutiger Sicht ist eine solche Verkehrssituation auf öffentlichem Grund exotisch und wäre natürlich nicht mehr tragbar».

Kurz nachdem die Stadt an der Schmiede Wiedikon derlei Unsinn gebaut hat, lässt sie nun also verlauten, dass eine solche Verkehrssituation heute natürlich nicht mehr tragbar sei. Die Frage ist nur, wer hier nicht mehr tragbar ist. Am ehesten wohl der rot-grüne Stadtrat.

AUS DEM ZÜRCHER GEMEINDERAT

Panzerschlacht auf Parkfeldern – und eingedämmte Macht

Es zieht sich durch den Wohnungsbau der Stadt wie ein roter Faden: die Bevölkerung soll bevormundet werden durch die ideologische Zwängerei der Rotgrünen beim autoarmen und autolosen Wohnen. Wenigstens wurde eine Motion abgelehnt, die auf die übergreifende Einführung von Globalbudgets zielt: das hätte die Macht der Verwaltung weiter gestärkt.



B. IM OBERDORF
GEMEINDERAT SVP
ZÜRICH 12

Es ist eine alte Strategie, mit der die rotgrünen Vertreter im Zürcher Stadtparlament versuchen, den Autoverkehr so weit wie möglich aus der Stadt zu verbannen. Eine Taktik wird bei den Weisungen zum Wohnungsbau verfolgt: Unter dem Label «autoarmes und autoloses Wohnen» werden Parkmöglichkeiten für die Mieter unter den rotgrünen Teppich gekehrt. Während bei der Baugenossenschaft in der Kalkbreite Besitz und Benutzung eines Autos schlicht unter Kündigungandrohung verboten wird und in der Genossenschaft «Mehr als Wohnen» durch einen provozierten Engpass bei Parkmöglichkeiten der Autobesitz massiv erschwert wird, hat sich die Linke bei zwei neuen Vorlagen eine andere Taktik zurechtgelegt.

Ausgebremst: Autos in Wohnsiedlungen ...

So wurde beim städtischen Wohnungsbau auf der Kronenwiese in Unterstrass die Weisung so umgebogen, dass an Stelle der Parkgarage (die es nicht mehr gibt) das 300 Meter weit entfernte Parkhaus am Stampfenbach nun die Lösung bieten soll: Dort könne sich - wer dem knappen Angebot der blauen Zone nicht traut - dann einmieten. Familien und Frauen sind ob des drohenden, 300 Meter langen Fussmarsches vor allem in der Nacht zweifellos hell begeistert. Zwar habe es noch genügend Kapazität in diesem Parkhaus, verkünden die Au-

tolosen. Doch durch die Blockierung der Plätze für die Kronensiedlung wird das Angebot für die Öffentlichkeit verknapp - ein langfristig wirkender Hintertank.

Doch auch ohne diese Parkierungsquerelle wird diese «Null-Energie-Siedlung» (Originalton der Linken) zur Null-Bock-Überbauung: um die hohen Kosten des Energie-A-Labels abzufedern (das Label ist teuer), musste man bei den Wohnungen gröbere Verzichte durchsetzen: Damit wird dem Ökofundamentalismus die eigentliche Wohnqualität untergeordnet: Es sind irreführende Prioritäten, wenn für das teure, als solches unnütze Öko-Label die Wohnungen abgespeckt werden.

In der Siedlung Hardau gehen die Linken nach dem gleichen Muster vor wie in der Kronenwiese: Auch da sucht man das grüne Heil in einem 300 Meter entfernten Parksilo, um die ursprünglich vorgesehene Parkgarage zu verhindern. Auch wenn es bei diesen gut zwei Millionen erst um den Projektkredit für die Planung geht, der Objektkredit für die eigentliche Ausführung dürfte dereinst ebenso durch den Rat geschleust werden.

Ein Unterschied besteht allerdings zur Kronenwiese: der Standort neben Leitzgrund und Schlachthof dürfte rechtlich und Gestank und damit weit weniger attraktiv sein. Dafür soll es arm an Autos werden.

Die Zukunft wird somit gut dotiert sein mit Auseinandersetzungen zu diesem Thema: Die Panzerschlachten auf den Feldern des Parkierens werden weitergehen - auch wenn dank der rotgrünen Zwängerei dann Verzögerungen im

IN DER STADT ZÜRICH WERDEN AUTOS VERTEUFELT

Verkehrspolitik steckt in rot-grünen Ideologien fest

Motorisierter Individualverkehr wurde vom Stadtrat und einer Mehrheit des Gemeinderates zum Feindbild erklärt. Dass aber genau dieser Teil des Verkehrs für eine gut funktionierende Volkswirtschaft ein entscheidender Faktor ist, interessiert solche Leute nicht.



GEMEINDERAT
MAURO TUENA
FRAKTIONSCHIEF SVP
ZÜRICH 4/5

In Zürich werden Autos verteufelt. In sämtlichen Vorlagen aus dem Departement Genner sind Teile davon explizit zur Behinderung des motorisierten Individualverkehrs enthalten, auch wenn dies mit der Vorlage als solches nichts zu tun hat. Eines dieser unzähligen Beispiele ist sicherlich das Projekt zur Umgestaltung des Sechseläutenplatzes, das diese perfide Politik deutlich aufzeigt.

Stehende Kolonnen – Gift für alle

Die SVP hat nichts gegen den öffentlichen Verkehr, auch nichts gegen sich im Strassenverkehr korrekt verhaltende Velofahrer und schon gar nichts gegen Fussgänger. Wir sind klar der Meinung, dass alle Verkehrsteilnehmenden in unserer Stadt nebeneinander und miteinander Platz haben sollen. Ziel einer vernünftigen Verkehrspolitik muss sein, sämtlichen Verkehr flüssig zu halten. Wo immer möglich müssen dem fahrenden Verkehr Umfahrungen zur Verfügung gestellt werden. Dies kann in Form von Umfahrungen oder Tunneln sein. Stehende Kolonnen – wie dies zum Beispiel am Rosengarten generell der Fall ist – sind Gift für alle. Staus verursachen volkswirtschaftlich jährlich immens hohe Kosten, die mit einer guten Verkehrspolitik vermeidbar wären.

Gerade das Beispiel Rosengarten zeigt, wie ideologisch in Zürich mit dem Autoverkehr umgegangen wird. Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlagen oder Fahrspurabbau wie das die städtische Tiefbauvorsteherin will,

stellen sicherlich keine Lösung dar. Sie verschieben die Kolonnen lediglich um einige Dutzend Meter. Die Lösung im besagten Gebiet liegt im Erstellen des Waidhaldetunnels. So sind die Anwohner nachhaltig von Lärmmissionen und Durchgangsverkehr befreit. Staus werden so nicht verschoben, sondern aufgelöst. Regierung und Parlament des Kantons Zürich sehen das gleich, nur die rot-grüne Mehrheit der städtischen Behörden hat eine eingeschränkte Sichtweise der Problemlösung.

Absurdes Programm: Velowege statt Fahrspuren

Um Bereiche der Zürcher Innenstadt zum Planieren für Fussgänger umzugestalten, schwebt der grünen Magistrats Genner die Sperrung der wichtigen Durchgangsstrasse Sihlstrasse vor. Gleichzeitig soll die Verkehrskapazität der parallel verlaufenden Uraniastrasse um 50 Prozent verringert werden. Es ist wohl allen vernünftig Denkenden klar, dass dies zu eigentlichen Verkehrskollapsen in der Umgebung dieser Strassen (z. B. Brandschenkestrasse, Stauffacherquai/Werdstrasse, Seilergraben/Mühlegasse, Museumstrasse/Bahnhofquai) führt. Die Lösung hierfür wäre ein Stadttunnel, um diesen Verkehr unterirdisch zu führen. Ein grosses Teilstück ist bereits in genügender Breite für Auto- und Velospuren nebeneinander vorhanden.

Doch Ruth Genner will diesen Tunnel aus ideologischen Gründen lediglich für den Veloverkehr nutzen, der motorisierte Individualverkehr hätte auch hier einmal mehr das Nachsehen.

Doch Ruth Genners fixe «aus-schliesslich-und-nur-Velo-Vorstellung» nimmt inzwischen geradezu groteske Züge an. Diese zeigen sich

am sogenannten Projekt «Masterplan Velo», welcher der Öffentlichkeit unilänglich vorgestellt wurde. Neu sollen zu Gunsten neuer und sicherlich übermässig breiter Velowege nicht nur Fahrspuren und Parkplätze des motorisierten Individualverkehrs in grosser Anzahl vernichtet werden, sondern auch Trottoirs der unzähligen Fussgänger in unserer Stadt sollen verkleinert werden. Zudem sollen, ginge es nach dem Willen des rot-grünen Stadtrates, ganze Baumalleen einfach abstrahiert werden. Was für eine absurde Vorstellung.

Gegen massive Einschränkungen

Die SVP-Gemeinderatsfraktion wird auch in Zukunft stadträtlische Projekte, in denen explizit und unnötigerweise

eine massive Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs vorgesehen ist, bekämpfen. Anhand vieler Rückmeldungen aus der Bevölkerung ist die SVP überzeugt, dass der Wind bezüglich rot-grüner Verkehrsideologien am Drehen ist.

Die SVP der Stadt Zürich ist froh, dass beim Kanton Zürich – mindestens bei Strassen von überregionaler Bedeutung innerhalb der Stadt Zürich – mit dem kantonalen Volkswirtschafts-direktor ein Mann am Dossier-Ruder «Strassen» ist, der keine getriebene Sicht auf den motorisierten Individualverkehr hat und der weiss, welche Bedeutung diese Verkehrsteilnehmenden gerade für die Volkswirtschaft haben.

Gott über solche Strassen ist glücklicherweise nicht Ruth Genner.

EINLADUNG

Delegiertenversammlung der SVP der Stadt Zürich
Dienstag, 5. Februar 2013, 19.30 Uhr
Restaurant Muggenbühl (Pavillon), Muggenbühlstrasse 15, 8038 Zürich

Traktanden:

1. Begrüssung / Mitteilungen
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Parolenfassung zu folgenden städtischen Abstimmungsunterlagen vom 3. März 2013
 - Vormundschaftsbehörde, Neuorganisation zur Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde (KESB) gemäss übergeordnetem Recht. Änderung der Gemeindeordnung
Referent: Gemeinderat Sven O. Dogwiler
 - Stiftung für bezahlbare und ökologische Wohnungen, Grundkapital von 80 Mio. Franken (Umsetzung einer Volksinitiative)
Referent: Gemeinderat Urs Fehr
4. Diverses

Im Anschluss an die offiziellen Traktanden informiert Nationalrat und Kantonal-Parteipräsident Alfred Heer über die wichtige, kantonale Abstimmungsanlage

«BVK-Einmaleinlage Nein – Zürich darf kein 2. Griechenland werden!»

Interessierte Parteimitglieder können (ohne Stimmrecht) an der Versammlung teilnehmen.



Wohnungsbau als Kollateralschaden zu vermeiden sein werden.

... und Macht-Zwangs für die Verwaltung

Das Ansinnen der FDP, in allen Dienstbereichen neu Globalbudgets einzuführen, ist fürs erste gescheitert. Denn mit solchen Budgets werden vom Parlament nur noch die grossen Budgetlinien in den einzelnen Bereichen festgelegt, die Detailabstimmung bliebe dann Sache der Verwaltung. So geht die Rede um, dass dem Parlament die strategische Funktion zukomme, die sie eben durch diese Globalbudgets wahrnehmen könne.

Doch mussten sich die Vertreter der Globalbudgets vom Schreibenden sagen lassen, dass es unter der strategischen auch eine operative und eine taktische Ebene gebe – werden diese preisgegeben, so hänge die Strategie im luftleeren Raum. Was in der Privatwirtschaft als Management durch Zielvereinbarung – bei der dann die Mittel zur

Zielerreichung frei wählbar sind – durchaus praktikabel sei, müsse situativ gesehen werden: das heisst dann, dass ein solches Modell in der öffentlichen Verwaltung nicht anwendbar ist.

Hier müssen eben auch in den konkreten Details die Prioritäten durch das Parlament gesetzt werden können. Konkretisiert am Beispiel bedeutet das, dass man nicht einfach ein globales Kulturbudget vorgeben könne, sondern differenzieren müsse, welche Institutionen gute Leistungen erbringen und dafür honoriert werden sollen – und welche für künstlerischen Leerlauf nicht auch noch in den Genuss des finanziellen Segens kommen müssen. Oder bei der Polizei müssen man die Prioritäten – besonders nachts – auch auf die öffentliche Sicherheit setzen können – und nicht auf das Verteilen von Parkbussen untertags. Dank einer grossen Koalition zwischen SVP und SP – ein an sich schon seltenes Ereignis – konnte hier verhindert werden, dass weitere Macht an die Verwaltung abgegeben wird.

Fondue-Plausch

1. Februar 2013, 19.00 Uhr

Die SVP-Kreispartei Zürich 11 lädt alle zum diesjährigen Fondueplausch in der Vereinsstätte des Hundevereins SKG ein (Nähe Versuchsanstalt Reckenholz, Reckenholzstrasse in 8046 Zürich).

Angesagt ist gemütliches Zusammensein bei einem feinen Fondue: F I G U G E L L.

Fondue Portion pro Person Fr. 2.–

Der Anlass ist öffentlich und alle sind herzlich Willkommen.

Wir bitten um Anmeldung bei:

Daniel Regli, Tel. 044 372 03 26, svp.zh11@bluewin.ch
Hüttenwart: Thomas Schwendener, Tel. 079 405 58 00 oder bei Walter Isliker, walterisliker@gmail.com

Auf Ihren Besuch freut sich die SVP Zürich 11

En Guetä inä allnä!!