

Fadegrad



von Roland Scheck

Temposünder

Als 2009 die damalige SP-Gemeinderätin und heutige Stadträtin Claudia Nielsen mit einem Vorstoss zur Einführung von Tempo 30 während der Nacht auf bestimmten Achsen in Wiedikon hauchdünn scheiterte, fiel der Startschuss zu einer verbissenen ideologischen Mission. Der rot-grüne Traum vom flächendeckenden Tempo 30 wurde von der Hidden Agenda zum offenen deklarierten Ziel des Stadtrats. Allerdings sah sich die Mission mit einem Problem konfrontiert. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 widerspricht Bundesrecht. Die Signalisationsverordnung verlangt nämlich, dass die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit durch ein Gutachten zu belegen ist, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig sei. Und für flächendeckendes Tempo 30 liesse sich dies nicht einmal mit einem noch so frisierten Gefälligkeitsgutachten nachweisen. Im Verkehrsbehinderungs-Zentrum am Stadthausquai begann alsdann das grosse Brüten. Mit der Signalisationsverordnung wollte es nicht klappen, also stiess man beim Verkehrsbehinderungs-Brainstorming eines Tages auf die Lärmschutzverordnung. Das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung verpflichten die Strasseneigentümer zur Sanierung von Strassenabschnitten, die übermässigen Lärm verursachen, wobei das Bundesamt für Umwelt eine Empfehlung zur Lärmbekämpfung an der Quelle abgibt. Und genau hier hakt der autofeindliche Stadtrat nun ein. Mit blühender Fantasie konkludiert er, dass «Lärmbekämpfung an der Quelle» bedeute, die Gemeinden seien dazu angehalten, Tempo 30 einzuführen. Kaum hatte man diesen formaljuristischen Kniff gefunden, kündigte man auch schon an, auf 39 Strassenabschnitten Tempo 30 einzuführen und einen Pilotversuch auf der Albis-, Hard-, Winterthurer- und Dübendorferstrasse durchzuführen. Die Automobilverbände ACS und TCS legten sofort Einsprache gegen den Pilotversuch ein und kündigten an, den Rekurs durch alle Instanzen weiterzuziehen. Damit ist der Pilotversuch vorderhand blockiert. Doch wer dachte, dies würde den fanatischen Stadtrat zur Vernunft rufen, hat sich geirrt. Als Trotzreaktion schrieb er im März auch ohne Pilotversuch und dessen Auswertung Temporeduktionen auf diversen Strassenabschnitten zur definitiven Einführung aus. Dieses mit dem Kopf-durch-die-Wand-Vorgehen zeigt, dass der Pilotversuch reine Makulatur gewesen wäre. Der Inhalt des Auswertungsberichts steht offenbar heute schon fest. Das «unabhängige» Ingenieurbüro, welches den Pilotversuch begleitet, würde in seinem Gutachten zum Schluss kommen, dass Temporeduktionen ein Erfolgsfaktor in der Strassenlärmsanierung seien. Genau so halt, wie es der Auftraggeber will. Ein zur Mogelpackung pervertierter Pilotversuch. Bleibt nur zu hoffen, dass es zumindest auf juristischem Weg gelingt, den Temposündern im Stadtrat Räson beizubringen.

AUS DEM ZÜRCHER GEMEINDERAT

Das Auto als Feindbild im Klassenkampf

Es ist höchst erstaunlich, mit welcher Inbrunst das Zürcher Stadtparlament immer und immer wieder über das Thema Verkehr debattieren kann. Auch in der Ratssitzung vom vergangenen Mittwoch legten sich die Damen und Herren des Gemeinderats wieder mal mächtig ins Zeug.



Daniel Regli Gemeinderat SVP Zürich 11

Grund war dieses Mal eine Motion der rot-grünen Parteien aus dem Jahre 2011. Diese hatte den Stadtrat beauftragt, rund um die städtischen Bahnhöfe zusätzlichen Platz für Fussgänger/-innen und Velofahrende zu schaffen (GR Nr. 2013/360). In den Voten der Motionäre wurde deutlich, dass die ungebremste Zuwanderung und das daraus resultierende Bevölkerungswachstum in Zürich zu unliebsamen Folgen führen. Auch linken Parteigängern wurde offenbar klar, dass auf den Strassen und Trottoirs ein eigentlicher Verdrängungskampf stattfindet. Natürlich hat Rot-Grün für solche Probleme vor allem eine Lösung, die stereotyp vorgelegt wird: Rückbau des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)!! Entsprechend lautet der letzte Satz im Motionstext: «Auch wenn dort da-

für auch Strassenparkplätze aufgehoben werden müssen.» Immer wieder werden die Ideale der Linken in buntesten Farben präsentiert. So wünscht man sich um die Bahnhöfe naturgesäumte Flaniermeilen und möglichst ungehinderten Velo-Verkehr. Natürlich war der Stadtrat nur allzu bereit, die Motion zu erfüllen. In einem 74-seitigen Dokument (Weisung, und Bericht) gab er Auskunft, welche Änderungen im Umfeld der Zürcher Bahnhöfe umgesetzt werden, um ÖV, Velos und Fussgänger zu priorisieren. Dass die geplanten Massnahmen gemäss Votum eines AL-Sprechers ca. 25 Millionen Franken kosten, störte weder den Stadtrat noch die rot-grünen Motionäre. Dass die bereits erfolgte Sperrung der Hofwiesenstrasse für den MIV vor dem Bahnhof Oerlikon unwillkommenen Staus im Quartier erzeugt, kommt der Anti-MIV-Koalition gerade recht. Und dass der geplante Abbau von Parkplätzen vor dem Bahnhof Engge zu Umsatzeinbussen für die sich dort befindlichen Geschäfte führt, ist den Motionären offenbar egal. Personen, die mit dem Auto zum Einkauf ins Quartier fahren, sind ihnen eh ein Ärgernis, das es zu bekämpfen

gilt. Um dem geplanten Rückbau des MIV noch etwas mehr Druck zu verleihen, hatte Rot-Grün-Zürich im Herbst 2013 ein zusätzliches Postulat eingereicht. Auch dieses gelangte in der Gemeinderats-Sitzung vom vergangenen Mittwoch zur Abstimmung. Die Petitionäre baten den Stadtrat um Prüfung, wie ein «Masterplan Fussverkehr» oder ein Planungsinstrument im Sinne eines Masterplans (z. B. Konzept) geschaffen werden könne (GR NR. 2013/316). Mit teuren Papiertigern zum autofreien «Glück» Die SP-Votantin bemängelte, dass Velofahrende zunehmend den Raum der Fussgänger einnehmen würden, weil der Fahrrad-Verkehr zum Teil auf Trottoirs geführt werde. Das führe für die Fussgänger zu unannehmbaren Situationen. Der Stadtrat müsse hier zum Rechten schauen und die Fussgänger schützen. Es sei wohl das Beste, wenn die Stadt einen Fussgänger-Beauftragten ins Amt setze. (Da das Wort «Fussgänger» ein Maskulinum ist, wird es von ideologisch fixierten Personen möglichst nicht mehr verwendet. In den Unterlagen heisst es dann politisch korrekt: zu Fuss-Gehende!) Die Kosten, welche

für die Erstellung eines Masterplans anfallen, waren für die Postulanten einmal mehr kein Thema. Ein Masterplan ist oft ein überzeichnetes, gut gemeintes und schönfarberisches Planungsinstrument, das ungeheure Ausmasse annehmen kann. So präsentierte sich nur schon der «Masterplan Züri-WC» als dickes A4-Ringbuch mit mehr als 200 Seiten. Die Zürcher Stadtverwaltung beschäftigt also eine Fülle von Mitarbeitenden, die sich tagein tagaus in masterplanerischen Gefilden bewegen. So gibt es Master-Pläne zu den Themen Umwelt, Energie, Velo, Mobilität, Marina Tiefenbrunnen, Bhumtang Valley Buthan (!), den kuratorischen Masterplan SPACE über die Kunst im öffentlichen Raum etc. Dass eine Vielzahl dieser Dokumente lediglich Papiertiger seien, wie in der Debatte von bürgerlicher Seite ange-mahnt wurde, konnte den rot-grünen Impetus nicht bremsen. Auch das angesichts der finanziellen Lage der Stadt auf den Ausbau teurer Bürokratie verzichtet werden soll, konnte die Ratsmehrheit nicht umstimmen. Obwohl Postulat wie die eingangs erwähnte Motion wurden leider im Sinne der rot-grünen Ratsmehrheit überwiesen.

Premiere für den Stammtisch der SVP Kreis 1/2

Es war ein kleines Experiment, das die Präsidentin gewagt hatte: Auf den 11. März lud die Kreispartei 1/2 zum ersten Stamm ins Restaurant Muggenbühl ein. Würde die Präsidentin allein am Tisch die Stellung halten müssen, weil heutzutage die einen ihre Abende bereits lange im Voraus verbucht haben und andere wiederum ihre Abende unbedingt freihalten wollen? Es kam ganz anders: Die Runde wurde grösser und grösser, die Gäste mussten entsprechend zusammenrücken. Wie es sich für einen richtigen

Stammtisch gehört, wurde ungezwungen, aber vor dem Hintergrund der persönlichen Erfahrungen mit vielen guten Argumenten über Politik, aber auch über andere Themen, intensiv debattiert. Dabei verging die Zeit wie im Flug. Nach dieser gelungenen Premiere freuen wir uns bereits auf eine weitere Auflage und weitere Stammgäste. Der Stammtisch wird immer am zweiten Dienstag des Monats durchgeführt, das nächste Mal also am 8. April. Eine Anmeldung ist nicht notwendig.



Eidg. Volksabstimmung vom 18. Mai 2014

**Kampfflugzeug Gripen**

- eine Frage der Finanzierung oder mehr?

Der Bundesrat sowie National- und Ständerat wollen die mittlerweile veralteten F-5 Tiger der Luftwaffe durch 22 Kampfflugzeuge des Typs Gripen E ersetzen. Diese sollen, zusammen mit den F/A-18 Hornet, für Luftraumüberwachung, Luftpolizei und notfalls Luftverteidigung eingesetzt werden. Weil gegen das «Bundesgesetz über den Fonds zur Beschaffung des Kampfflugzeugs Gripen» das Referendum ergriffen wurde, stimmen wir am 18. Mai über diese Frage ab.

Über diese Abstimmungsvorlage diskutieren:

**pro** Hans-Peter Amrein Kantonsrat SVP  
Joel W. Gieringer FDP / Präsident Offiziersgesellschaft Kt. Zürich  
Markus Gyga KKdt a.D., ehem. Kdt Schweizer Luftwaffe

**contra** Beat Flach Nationalrat GLP  
Balthasar Glättli Nationalrat GRÜNE / Mitglied GSoA  
Barbara Gysi Nationalrätin SP

**Leitung** Andreas Schürer, Redaktor Neue Zürcher Zeitung

**Datum** Dienstag, 15. April 2014, 20 Uhr  
Gemeindesaal, Schulanlage Obstgarten  
Tränkebachstrasse 35, 8712 Stäfa

Im Anschluss an die Veranstaltung wird ein Apéro offeriert.  
Wir freuen uns auf viele interessierte Teilnehmer.

FDP Die Liberale grünliberale GRÜNE ja SP OG ZÜRICH SVP

LESERBRIEF

**Gripen-Kampffjets kaufen: Eine Frage der Ehre!**

Ein Alarmsystem ist wohl einer der wichtigsten Pfeiler, an welchen beim Bau einer Bank gedacht wird. Ebenso verhält sich dies beim Bau von Warenhäusern, auch hier greifen Investoren tief ins Portemonnaie, um das Gebäude mit einer Alarmanlage auszustatten. Aber nicht nur für Banken und Warenhäuser ist ein effektiver Schutz nötig, sondern auch für ein Land und dessen Bevölkerung. Ein funktionierendes Sicherheitssystem ist erste Priorität für ein Land. Die Landesgrenzen sollen gut bewacht, die Armee soll gut organisiert und der Himmel mit Sicherheitsschirmen von leistungsstarken Flugzeugen ausgerüstet sein. In der Schweiz gibt es viele Stimmen, welche die Armee abschaffen möchten. Auch möchten viele dieser Stimmen keine Gripen-Kampffjets kaufen. Absurdes Argument hierfür: Die Gripen-Kampffjets seien zu kostspielig. Meine lieben Stimmbürgerinnen und Stimmbürger: Wir brauchen den Schutz der Armee und den Einsatz der Armee in schwierigen Zeiten, wie zum Beispiel nach Naturkatastrophen. Wir brauchen ebenso neue Gripen-Kampffjets!

Die derzeitigen Flugzeuge der Schweizer-Armee sind technisch veraltet und unter dem Standard europäischer Länder. Es ist also entsprechend dringend, dass unser Land mit neuer Luftwaffe ausgerüstet wird. Unser Bundesrat hat genügend Geld, um Bahnprojekte im Ausland zu finanzieren und teure Asylheime im Kanton Zürich zu bauen. Die Finanzierung aufzubringen um den Schutz des Landes gewährleisten zu können, sollte demnach problemlos machbar sein. Falls sich die Schweiz gegen die Anschaffung von Gripen-Kampffjets entscheidet, müssen wir uns nicht wundern, wenn wir, mit unseren veralteten Flugzeugen, bei unseren Nachbarländern für Belustigung sorgen.

Eine Armee kann nicht ohne wirkungsvolle Luftwaffe funktionieren und ist auch dann erst wirklich einsatzfähig. Wenn wir Gripen-Kampffjets kaufen, sichern wir unserer Neutralität und Souveränität. Investieren wir in den Schutz der Bevölkerung.

Zorica Aurora Maric, Winterthur