

Fadegrad

Tram Hardbrücke



VON
ROLAND SCHECK

Der Gemeinderat hat in der vergangenen Sitzung grünes Licht für das Tram Hardbrücke gegeben. Beim Tram Hardbrücke handelt es sich um die Verlängerung der heutigen Linie 8 ab Hardplatz über die Hardbrücke bis ins Werdhölzli. Die knapp 700 Meter lange Neubaustrecke soll rund 100 Millionen Franken kosten, wobei auch noch Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke notwendig sind, die weitere 28 Millionen Franken betragen.

Nun fragt man sich, weshalb dieses Tram eine derartige Begeisterung bei allen Linken, Grünen und Papierli-Bürgerlichen auslöst. Denn ein grosser verkehrspolitischer Wurf ist dieses Tram Hardbrücke weisst Gott nicht, da man mit dem öffentlichen Verkehr auch heute schon problemlos ins Werdhölzli kommt. Was steckt also tatsächlich dahinter? Was lässt die Seele von Mitte-Links so frohlocken?

Die Antwort ist leider bitter, denn nicht eine Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs steht im Vordergrund, sondern dessen Instrumentalisierung. Ziel ist, die Hardbrücke in Beschlag zu nehmen und einen weiteren Schlag gegen den motorisierten Individualverkehr zu verüben. Die Linienführung des Trams ist so konzipiert, dass es auf der Hardbrücke zwei Fahrbahnquerungen mit insgesamt sechs Fahrstreifenquerungen vollzieht. Mit diesen Manövern wird der Autovekehr – nach Taktfahrplan sozusagen – immer wieder unterbrochen.

Bei einem 7½ Minuten-Takt und einem Zweirichtungsbetrieb des Trams ist einfach auszurechnen, dass laufend ein Fahrstreifen auf der Hardbrücke für eine bestimmte Zeitdauer gänzlich angehalten wird. Die blockierten Autofahrer dürfen dann dem Tram zusehen, wie es aufreizend langsam ein abenteuerliches Querungsmanöver vollzieht. Das alles führt zu einer massiven Kapazitätsreduktion für den motorisierten Individualverkehr.

Die Nord-West-Achse der Stadt Zürich ist mit rund 65 000 Fahrzeugen pro Tag die wichtigste und meistbefahrene Ein- und Ausfallsachse, nicht nur von Zürich, sondern der ganzen Schweiz, und hat eine zentrale volkswirtschaftliche Bedeutung. Mit Hilfe des Trams Hardbrücke wird die Nord-West-Achse der Stadt Zürich buchstäblich lahm gelegt. Die Stadtregierung sägt am eigenen volkswirtschaftlichen Ast, und das mit voller Absicht.

Schon fast unerträglich ist aber, dass man sich diesen Anti-Auto-Schabernack auch noch einen dreistelligen Millionenbetrag an Steuergeldern kosten lässt. Das Tram Hardbrücke wird damit zur teuersten Verkehrsbehinderungs-massnahme der Welt. Ein trauriger Rekord! Anstatt zu frohlocken, sollten sich der Stadtrat und seine Mitte-Links Gehilfen besser vor jedem Steuerzahler schämen.

AUS DEM ZÜRCHER GEMEINDERAT

Autofeindlicher Gemeinderat – SVP allein im Boot

An der heutigen Ratssitzung wurden Geschäfte des Tiefbau- und Entsorgungsdienstleistungsdepartements behandelt. Verkehrspolitiker-Themen sorgen im Gemeinderat stets für emotionale Debatten – auch diese Woche.



MARGRIT HALLER
GEMEINDERÄTIN SVP
ZÜRICH 9

Anstelle der noch immer krank geschriebenen Stadträtin Ruth Genner vertrat Stadtrat Andres Türler die anstehenden Geschäfte. Bei einer wichtigen Weisung, welche auch dem Departement für industrielle Betriebe zuteil ist, hätte er sowieso dabei sein müssen, und zwar bei der für den Objektkredit für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke.

Lesen Sie dazu den «Fadegrad» (siehe Kolumne links). Da vertritt Gemeinderat Roland Scheck unverblümt die Haltung der SVP-Fraktion. Das Abstimmungsresultat von 95 Ja gegen 22 Nein bringt zum Ausdruck, dass die SVP sich alleine gegen diesen Irrsinn wehrt.

Eine weitere verkehrstechnisch einschneidende Weisung ist die Sanierung und Neugestaltung der Birmensdorferstrasse, einer der wichtigsten Einfallachsen in die Stadt Zürich. Es fallen gebundene Ausgaben von über 46 Mio. Franken an, da die Abwasser- und Wasserleitungen, sowie stellenweise Tramgleise und Fahrleitungen sanierungsbedürftig sind. Dazu kommen ein Objektkredit von 40 000 Franken für einen Plan Lumière sowie einen Objektkredit von fast 6 Mio. Franken.

Verkehrspolitik zu Lasten der Bevölkerung

Die Sanierung der Strasse wird auch benutzt, um die letzten flankierenden Massnahmen der Stadt nach der Inbetriebnahme der Westumfahrung umzusetzen. Dazu werden zwischen Gut-

strasse und Triemli die zwei Fahrspuren für den MIV (motorisierter Individualverkehr) auf je eine reduziert. Den Bussen und Trams wird in der Strassenmitte ein eigenes Trasseec zur Verfügung gestellt. Um dies zu ermöglichen, werden die bestehenden Rasengittersteine entfernt und durch einen Belag ersetzt. Dies hat wiederum Auswirkungen auf den Lärmpegel. Man rechnet mit 5 Dezibel mehr Spitzenlärm und 1 Dezibel mehr Durchschnittslärm! Auch dagegen hat der Stadtrat vorgeordnet und verspricht den Anwohnern Schallschutzfenster. Der Linksabbieger von der Birmensdorferstrasse in die Gutstrasse muss wegen der Verbreiterung der Tramhaltestelle «Talwiesenstrasse», das Behindertengesetz verlangt dies, aufgehoben werden. Als Ersatzverbindungen müssen die Schaufelbergstrasse und Kalkbreite-/Aemterstrasse erhalten.

Diese Massnahmen schaden dem Quartier, so **Roland Scheck**, der Verkehr sei nach der Verkehrsumleitung über die Westumfahrung geflossen. Das wird den Auto fahrenden Pendlern und Einwohnern nicht vergönnt. Mit sehr viel Geld wird künstlich mehr Stau bis über die Waldegg hinaus produziert. Dafür werden auch Passanten eingesetzt, indem unmittelbar Fussgängerstreifen in der Nähe des Triemlikreises angelegt wurden. Der Schleichverkehr und die Lärmbelastung werden zunehmen. Das sei wieder eine typische ideologische Verkehrsbehinderung auf dem Buckel der Bevölkerung.

Trotz viel Überzeugungsarbeit von Seiten der SVP, FDP und CVP konnten andere Parteien nicht ins Boot geholt werden und die Weisung wurde mit 72

Ja zu 45 Nein-Stimmen überwiesen. Das nachfolgende Postulat weist auf die Problematik der Anlegung der Velowege hin. Allgemein ist bekannt, dass der Stadtrat den MIV aus der Stadt verdrängen will und die Velofahrer zu «Gutmenschen» hochstilisiert werden. Dies nimmt Dimensionen an, welche Fussgängerinnen und Fussgänger gefährdet. Das Bestreben, um jeden Preis Velowege einzubauen, führt bisweilen zu Lösungen, die nicht nur sehr teuer sind, sondern vor allem erhebliche Nachteile und Gefahren für die Fussgängerinnen und Fussgänger bewirken.

So wurden kürzlich an der Birmensdorferstrasse (zwischen Schmiede Wiedikon und Goldbrunnenplatz) die Trottoirs zum Teil zugunsten von Velowegen und Velorampen so stark ver schmälert, dass sich auf gewissen Abschnitten zwei Personen mit Kinderwagen kaum noch kreuzen können, ohne auf den angrenzenden Veloweg ausweichen zu müssen. Zwischen Veloweg und Trottoir besteht teilweise eine Abschrägung, die für Fussgänger, insbesondere ältere oder sehbehinderte Personen heimtückisch und gefährlich ist. Velo gehören nicht aufs Trottoir. Der Stadtrat wird gebeten Velowege anzulegen, ohne Nachteile und Gefährdung für die Fussgängerinnen und Fussgänger in Kauf zu nehmen. Die SVP unterstützt diesen Vorschlag.

Auto- und gewerbefreundliches Verhalten

Eine umfassende Ratsdebatte löste das folgende Postulat von **Roger Bartholdi** und **Roland Scheck** aus: Es verlangt, nicht mehr und nicht weniger, als das bei der Umsetzung des histori-

schen Parkplatzkompromisses abzubauen oberirdische Parkplätze durch gleichwertige Parkplätze, auch in Bezug auf den generierten Umsatz, ersetzt werden.

Der Gemeinderat hat 2011 schon einmal ein SVP-Postulat bekräftigt, dass die besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben. Nun haben die Postulanten festgestellt, dass oberirdische zentrale Parkplätze, sogenannte «Premium»-Parkplätze durch minderwertige Parkplätze (entweder oberirdisch an entfernter Lage oder in Parkhäusern) ersetzt werden. Die Leute gehen nicht gerne in Parkhäuser, das beweist, dass ein oberirdischer Parkplatz in der Innenstadt das Doppelte an Umsatz (ca. 328 000 Fr) im Durchschnitt zu generieren mag. Hand aufs Herz, um schnell etwas besorgen zu müssen, ist es wichtig, dass man rasch und unkompliziert in der Nähe des betreffenden Geschäftes parkieren kann. Die Postulanten befürchten, dass dem Gewerbe und den Geschäften in der Innenstadt noch mehr Umsatz entzogen wird, wenn die Parkplätze aus der Innenstadt verschwinden. Vergeblich versuchen die Votanten die andern Ratsmitglieder zu überzeugen und das Postulat wurde nicht überwiesen.

Das Fazit der heutigen Ratsdebatte ist einfach zusammenzufassen. Das Auto wird unter Einsatz von viel Steuergeld aus dem Lebensraum Stadt Zürich immer mehr verdrängt. Das Gleichgewicht aller Verkehrsmittel entwickelt sich immer mehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs und den Velofahrern. Dabei werden Umsatzeinbußen für das Gewerbe und die Geschäfte in Kauf genommen.

DER AKTUELLE VORSTOSS

Renitente Sozialhilfebezügler in der Stadt Zürich

In den Medien spricht die SKOS (Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe) von gegen 2000 Jugendlichen, die den Sozialbehörden Probleme bereiten würden.

Bekannt geworden ist kürzlich der Fall mit einem renitenten jungen Sozialhilfebezügler in Berikon/AG, der jegliche Kooperation mit den Behörden verweigert.

Wie verbreitet solche Probleme mit den geschätzten 7 Prozent sich ähnlich verhaltender Jugendlichen unter den 28 000 18- bis 25-jährigen Bezüglern von Sozialhilfeleistungen in der Schweiz sind, sei freilich nicht bekannt. Zahlen dazu existieren erstaunlicherweise kaum, angeblich weder im Kanton noch in der Stadt Zürich.

In diesem Zusammenhang bitten **Dr. Guido Bergmeier** (SVP, Zürich 10) und **Hedy Schlatter** (SVP, Zürich 1&2) mit einer schriftlichen Anfrage den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Werden in der Stadt Zürich renitente Sozialhilfeempfänger/-innen generell registriert?
2. Wenn ja, um wieviele handelt es sich jährlich (in Prozent aller Sozialhilfebeziehenden)?
3. Welchen Altersgruppen sind diese Personen zuzuordnen?
4. Falls keine Zahlen vorliegen: sind die Sozialen Dienste bereit, künftig diesbezügliche Daten zu erheben und zu sammeln, damit sich der Gemeinderat (im Sinne des im Oktober 2012 überwiesenen Postulats 2011/47) orientieren kann?
5. Wie viele Fälle mit «oft mutigeren jungen Menschen beim Ausloten der Grenzen» in der Sozialhilfe sind dem Sozialamt bekannt?
6. Woher stammen diese Klienten/-

innen? Wie ist der Anteil Schweizer/Ausländer in Prozent?

7. In wie vielen ähnlichen Fällen von jüngeren oder älteren Klienten/-innen wurde in der Stadt Zürich Sozialhilfeleistungen in den letzten Jahren gekürzt oder gestrichen?
8. Mussten in Zürich bereits Verfügungen etwa zu einem Arbeitseinsatz erlassen werden?
9. Wie funktioniert das relativ neue «Team Coaching 16:25» heute? Werden Kennzahlen bezüglich Analyse und Nutzwirkung dieses Beratungsteams (gemäss Postulat 2011/47) bereits erhoben?
10. Was gedenkt die Stadt Zürich, evtl. zusammen mit den kantonalen Sozialbehörden, zu unternehmen, damit die Dimension des Problems erkannt werden kann? (Beispiel Bern).
11. Plant die Stadt bereits Sofortmassnahmen zur vermehrten Aufdeckung und stärkeren Kontrolle bei Fällen von unkooperativem oder arbeitsscheuem Verhalten?
12. Wird sich die Stadt Zürich zum offensichtlichen Handlungsbedarf nach dem unverständlichen «Berikon-Entscheid» des Bundesgerichts zur Kürzung/Einstellung von Sozialhilfe über den Kanton resp. Skos einsetzen?
13. Welche Massnahmen werden zur Klärung des Renitenten-Problems vorgesehen um in Zürich Klarheit über die Dimension und auch die finanziellen Folgen zu erlangen?

Unterzeichnen auch Sie die «Milchkuh-Initiative»



Automobilisten, Motorradfahrer, Lastwagenfahrer und andere Strassenbenützer werden zunehmend zur Milchkuh der Nation: Sie zahlen immer mehr Steuern, Abgaben und Gebühren – und stehen trotzdem im Stau. Der Grund dafür ist einfach: Die Abgaben aus dem Strassenverkehr werden nur zum Teil für den Bau und Unterhalt von Strassen und Autobahnen verwendet. Die Strassengelder versickern in der Bundeskasse oder werden zweckentfremdet.

Die «Milchkuh-Initiative» will diesen Entwicklungen einen Riegel schieben!

Weitere Informationen und Unterschriftenbogen unter www.milchkuh-initiative.ch.



Sessionsrapport zum Thema

100 Tage Nationalrat

mit **Gregor A. Rutz**, Nationalrat, Vizepräsident SVP Kt. Zürich

Samstag, 23. März 2013 – 11.00 Uhr

Restaurant Schützenstube – Hesligenstrasse 115, 8700 Küsnacht
(Buslinie 916 bis Küsnacht-Allmend)

Anschließend sind alle Teilnehmer zu einem Apéro eingeladen!

SVP Küsnacht, Postfach 1522, 8700 Küsnacht

