



DIE PERFEKTE WELLE

TECHNORAMA: Ein Kunstwerk zeigt, wie weich sich hartes Metall bewegen kann **SEITE 13**

ZEITUNG IN DER SCHULE

«**CHLII LANDBOTE**»: Von Jägern, Pöstlern und ungewöhnlichen Schulstunden **SEITEN 14 + 15**

STILLE KRACHT

MAMALOU: Auch mit Lampenschirmen lässt sich Advent feiern **SEITE 19**

Für Bus, Bahn und einen Bypass

Der Stadtrat richtet den Fokus verstärkt auf den öffentlichen Verkehr, und er will die Planung der Südostumfahrung neu aufrollen. Ein Verkehrskollaps sei weit und breit nicht in Sicht.

Die einen wollen mehr öffentlichen Verkehr und weniger Autos, wie die aktuelle Städte-Initiative von «umverkehrR», die andern auch das Strassennetz ausbauen, wie der bürgerliche Verein «Winterthur: agil – mobil». Dazu sind noch verkehrspolitische Vorstösse aus dem Stadtparlament hängig. Für den Stadtrat der richtige Moment, eine aufdatierte Gesamtschau seiner Verkehrspolitik vorzunehmen. «Und eine stadtvěřtręgliche und nachhaltige Strategie festzulegen», so Baustadtrat Walter Bossert (SP).

Gebündelt ist all dies in elf Leitsätzen, die der Stadtrat zur verbindlichen Vorgabe für die lokalen Behörden erklärt hat. Dabei geht die Regierung wie bis anhin von einem Verkehrswachstum von rund 20 Prozent bis ins Jahr 2025 aus. Zurzeit habe die Stadt Winterthur «kein Verkehrsproblem», sagt Bossert gegenüber dem «Landboten». Es gebe wohl Staus am Morgen und Abend, aber die Situation sei weit von einem Kollaps entfernt. Der Stadtrat stützt sich dabei auf eine Umfrage von 2007. Nur jeder fünfte Be-

fragte bezeichnete dort den Verkehr als grösstes Problem. Zum Vergleich: In der Stadt Zürich ist es jeder zweite.

Ziel des Stadtrates ist es nun, einen Grossteil des erwarteten Wachstums über einen Ausbau der Bus- und Bahnverbindungen aufzufangen. Dazu wird er sich weiterhin für eine Behebung des Bahnengpasses zwischen Winterthur und Effretikon einsetzen. Es sollen aber auch die Zugverbindungen

innerhalb der Stadt verdichtet werden. Keine Stadtbahn, aber ein Viertelstundentakt auf allen Linien wird angestrebt. Der Zug soll besser ans Busnetz angebunden werden, etwa im Bahnhof Grüze. Der Stadtrat will auch zusätzliche Busspuren anlegen. Weiter verbessert werden soll die Situation für Fussgänger und Velofahrer.

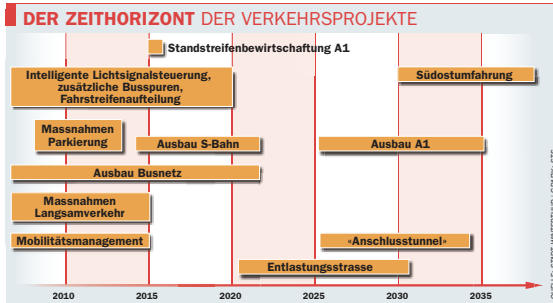
Damit will die Regierung Auto-pendler zum Umsteigen und Umdenken motivieren. Als Mittel dazu sollen auch mehr Park-and-Ride-Plätze und eine strengere Bewilligungspraxis bei neuen Parkplätzen dienen. Überdies will der Stadtrat Firmen dazu ermun-

tern, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und sich beraten zu lassen.

Was den Autoverkehr betrifft, erwartet die Regierung vor allem eine Zunahme in Oberwinterthur und Hegi, wo zurzeit am regsten gebaut wird und die Bevölkerung am stärksten wächst. Und deshalb sei sie weiterhin für einen Bypass im Südosten, also für eine Südostumfahrung. Der Stadtrat will mit der in den letzten Jahren reichlich zeredeten Idee wieder zurück auf Feld 1, das heisst mit den Abklärungen und der Planung nochmals neu beginnen.

Road-Pricing: «Unnötig»

Nicht vom Tisch ist auch die Idee einer Entlastungsstrasse für Oberwinterthur. Als realistische kurz- und mittelfristige Massnahme bezeichnet Bossert unter anderem eine «intelligente Lichtsignalsteuerung», damit der Verkehr in Spitzenzeiten gut fliesen kann. Sinnvoll sei auch die vom Bund geplante zeitweise Öffnung der Standstreifen. Unnötig sei dagegen ein Road-Pricing: «Dafür haben wir hier schlicht zu wenige Staus.» Und wie die Südostumfahrung sind auch ein Ausbau der Autobahn A1 auf volle drei Fahrspuren sowie Tunnellösungen für Strasse und Schiene noch Zukunftsmusik (siehe Grafik). **PETER FRITSCHKE**



In der Stadt (wie hier in Veltheim) hat der öffentliche Verkehr Priorität. Ausserhalb sollen neue Strassen für eine bessere Situation sorgen. Bild: Stefan Schaufelberger

KOMMENTAR VON MARTIN FREULER

Kleine Probleme angemessen lösen

Plötzlich ist die Verkehrssituation in Winterthur doch nicht mehr so dramatisch, wie sie der Stadtrat bisher dargestellt hat: Im Vergleich zu anderen Städten leide Winterthur nicht unter zu viel Verkehr, sagt Baustadtrat Walter Bossert. Dass sich in einer grossen Stadt in Stosszeiten die Autos stauen, sei nichts anderes als normal.

Das ist eine klare verkehrspolitische Position. Die Gegner von neuen Strassen könnten daran ihre helle Freude haben, die Strassenlobbyisten dagegen vor Ärger graue Haare bekommen. Doch weder das eine noch das andere wird geschehen.

Denn die Leitsätze zur Verkehrspolitik, die gestern vorgestellt wurden, sind inhaltlich altbekannt und vermögen die neue Erkenntnis des Stadtrats nicht zu widerspiegeln. Unter den Titeln «Nachhaltigkeit» und «Stadtverträglichkeit» postulieren sie zwar die Förderung von Bus, Bahn und Langsamverkehr, um die erwartete Verkehrszunahme in Winterthur aufzufangen. Gleichzeitig aber – und das ist die Krux – sollen auch Strassenprojekte wie die umstrittene Südostumfahrung weiter vorangetrieben werden. Kein Wunder, decken sich die Leitsätze ein bisschen mit den Forderungen der «umverkehrR»-Initiative von Umweltverbänden und linken Parteien, aber auch ein bisschen mit jenen der bürgerlichen Verkehrslobby «Winterthur: agil – mobil».

Verkehrsleitsätze sind aber nicht dazu da, um es allen recht zu machen. Sie müssen eine Strategie vorgeben, in welche Richtung die Verkehrsentwicklung gesteuert werden soll. Gleichzeitig sowohl die umweltfreundlichen Verkehrsmittel als auch neue Strassen zu fördern, ist widersprüchlich und aus planerischen und wirtschaftlichen Überlegungen falsch. Ein Verkehrsleitbild braucht klarere Inhalte und solche, die den Problemen dieser Stadt angemessen sind: eine konsequente Förderung von ÖV und Langsamverkehr und Verzicht auf illusorische Strassenbauprojekte.

martin.freuler@landbote.ch

Reaktionen: Der Applaus bleibt aus

Nach der Präsentation der stadträtlichen Verkehrspläne macht sich von links bis rechts Ernüchterung breit.

Stadtpräsident Ernst Wohlwend (SP) sowie die Stadträte Walter Bossert (SP, Bau), Michael Künzle (CVP, Sicherheit und Umwelt) und Matthias Gfeller (Grüne, technische Betriebe) waren gestern Abend ins Kirchgemeindehaus an der Liebestrasse gekommen, um die Regierungsstrategie in Sachen Verkehr vor Publikum zu präsentieren. Dazu kamen Referate des Verkehrsplanungsexperten Klaus Zweibrücken (siehe Interview) und von Vertretern des Bundesamtes für Strassen. Rund 100 Personen hatten sich angemeldet, darunter Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, aber auch Quartier- und Verbandsvertreter. Und offenbar lagen die Erwartungen vieler über dem, was ihnen präsentiert

wurde. Das galt vor allem für die Politiker – und zwar quer durchs Parteinenspektrum: «Nichts Neues unter der Sonne», resümierte etwa Gemeinderat Peter Rütimann (FDP). Genau gleich tönte es nach der Veranstaltung aber auch vom Fraktionschef der Grünen, Adrian Ramsauer. Und beide fanden, die Leitsätze böten keine Neuerungen gegenüber dem altbekanntesten regionalen Gesamtverkehrskonzept. Auch Gemeinderat Nik Gugger (EVP) war enttäuscht: «Ich habe einen grossen Wurf erwartet.»

«Agil-mobil»: «Differenzen»

Mit von der Partie war auch SVP-Chef Daniel Oswald, Präsident des Vereins «Winterthur: Agil – mobil», dessen Forderungen sich mit jenen des Stadtrates decken sollen – laut Stadtrat. Oswald sieht das anders: «Es gibt noch einige Differenzen.» So kommen ihm etwa die vom Verein geforderten Kapazitätserweiterungen auf den Stras-

sen deutlich zu kurz. Aber das wolle man jetzt zuerst Anfang Dezember in einem Gespräch mit der Regierung bereden. Ein solches hat nämlich bislang nicht stattgefunden.

Für Ramsauer hingegen könnten es ein paar Strassenbauprojekte weniger sein: «Die Südostumfahrung ist doch eine reine Utopie.» Und SP-Fraktionspräsident David Hauser vermisst eine «klare Positionierung» für den Schutz der Umwelt und für den öffentlichen Verkehr auf dem Stadtgebiet. Aber auch gegen eine Tiefenerlegung der Vogelsangstrasse: «Davon muss man Abstand nehmen.» Grundsätzlich ist Hauser aber mit der stadträtlichen Stossrichtung in der Verkehrspolitik einverstanden. Positiv reagierte auch Christine Denzler (FDP): «Ich bin überrascht, dass der Stadtrat doch ein deutliches Schwergewicht auf den öffentlichen Verkehr, auf Fussgänger und Velofahrer legt. Das geht in einer Stadt gar nicht anders.» (pfr)

NACHGEFRAGT

Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule für Technik Rapperswil

«Neue Strassen verursachen immer zusätzlichen Verkehr»

Der Stadtrat bezeichnet seine Leitsätze zur Verkehrsentwicklung als nachhaltig. Erfüllen sie dieses Kriterium? Die Leitsätze enthalten in der Tat wichtige Bausteine einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Ein grosses Fragezeichen setze ich allerdings bei der geforderten Südostumfahrung.

Weshalb?

Die Erfahrung zeigt: Mit Strassenbau löst man auf Dauer keine Verkehrsprobleme. Wird im besten Fall kurzfristig ein Problem gelöst, entsteht gleichzeitig ein Haufen neuer. Neue Strassen verursachen immer zusätzlichen Verkehr. Die geschaffenen Kapazitäten sind normalerweise in weniger Jahren wieder aufgefüllt. Und alles beginnt von vorne.

Wie soll denn der künftige Verkehrszuwachs aufgefangen werden? Wenn man sich jetzt über eine Strasse unterhält, die frühestens 2030 gebaut wird, kann man gerade so gut auch über eine Strassenbahn nachdenken. Ein sehr beliebtes, effizientes und komfortables Verkehrsmittel.

Kritiker sagen, die Stadt sei zu klein, und es habe keinen Platz für Gleise. Das stimmt nicht. Mülhausen hat zum Beispiel genau diesen Schritt gemacht. Die Stadt ist fast gleich gross wie Winterthur und hat etwa gleich viele ÖV-Passagiere. Und zum Platz: Schauen Sie sich einmal an, wie breit die Zürcherstrasse ist. Das Verlegen der Gleise wäre überhaupt kein Problem. **INTERVIEW: MARTIN FREULER**

