

Zitat:

«Wir sehen unsere Stärke darin, dass wir eine unabhängige und nicht von hoch stehenden politischen Diskussionen geblendete Meinung vertreten», schreiben die Winterthurer Jungsozialistinnen und -sozialisten (Juso) in einer Medienmitteilung und stellen die fünf Kandidierenden vor, die auf der Liste der SP und Gewerkschaften die Stimme der Jugend im Gemeinderat stärken wollen: Sarah Loosli, Iwo König, Mattea Meyer, Fabian Junker und Silvia Lieberherr. Bei ihren Idealen stünde der Mensch im Mittelpunkt, und für Probleme wolle die Juso konkrete Lösungen finden. «Wir sind an der Umsetzung interessiert und nicht nur an Rechts-links-Diskussionen.» Ausserdem haben sie Freude daran, sich für die schöne Stadt Winterthur zu engagieren. **blu.**

Lebenswertes Quartier – vorläufig.

Bereits im nächsten Frühjahr sollen wieder einmal die Bagger auffahren und eine weitere lebenswerte Nische im Stadtbild schleifen. Das Niederfeld in Wülflingen soll mit einer «vollwertigen Verbindung für den motorisierten Verkehr» mit je 3,5-Meter-Fahrspreibbreite über die neu zu erstellende Johannes-Beuggger-Brücke erschlossen werden. Es handelt sich um eine Neuauflage eines alten, ungeliebten Planes. So zu lesen in der öffentlichen Planauflage, welche am 19. Oktober ausgearbeitet ist. Als betroffener Einwohner des Quartiers Härti möchte ich einige Erwägungen zu diesem Projekt anbringen. Es bleibt festzuhalten, dass das Wohnquartier Härti westlich der Autobahn bis zur Einmündung der Wülflingerstrasse in die Salomon-Hirzel-Strasse seit einigen Jahren mit einer massiven Verkehrszunahme belastet wird. Die Wohnbautätigkeiten, der Neubau des Coop, eine zwischen Wülflingen und Töss zunehmend verstopfte A1 und der damit verbundene Ausweichverkehr durch das Quartier und durch das Schlosstal sowie eine

generelle Zunahme des individuellen Privatverkehrs liegen dem zu Grunde. Gleichwohl handelt es sich bei allen betroffenen Strassen um Quartierstrassen durch ein lebendiges Wohnquartier ohne übergeordnete Verkehrsbedeutung. Über die Wülflingerstrasse donnern 40-Tonnen-Lastzüge, während circa 100 Primarschüler die Strasse mehrmals täglich überqueren. Der Ausgangsverkehr in Richtung Pfungen und Neftenbach staut sich bei der Härti regelmässig bis zur Bushaltestelle Langwiesen. Mit dem Bau der Brücke wird das gesamte Wohnquartier nochmals und massiv zusätzlichem Verkehr ausgesetzt. Der gesamte Erschliessungsverkehr des neuen Quartiers Wyden soll über die Johannes-Beuggger-Brücke rollen. Warum wird eine funktionierende Erschliessung über die Wespimühle ohne Not aufgegeben? Zumindest aber sind in der weiteren Planung Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu berücksichtigen: Die Johannes-Beuggger-Strasse sowie die Brücke müssen als Quartierserschliessung ausgebildet, verkehrsberuhigt

und als Tempo-30-Zone gestaltet werden. Es kann nicht sein, dass die neue Strasse den gleichen Charakter aufweist wie die auf den Individualverkehr abgestimmte Wässerwiesenstrasse, die vor 20 Jahren geplant wurde. Die Einfahrt in und die Ausfahrt aus dem Quartier muss reguliert werden. Mit einer Lichtsignalisationsanlage bei der Einmündung der Wülflinger- in die Salomon-Hirzel-Strasse als Pforte könnte das Verkehrsaufkommen beeinflusst werden. Im gesamten Quartier sollten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung geprüft und umgesetzt werden. Auf der Wülflingerstrasse zum Beispiel könnte zumindest temporär Tempo 30 eingeführt werden. In Uster wurden derartige Pilotversuche für Schulbeginn- und schlusszeiten erfolgreich durchgeführt. Die Stadtplanung muss sich auf Bestehendes beziehen. Und was in diesem Fall besteht, ist ein lebenswertes Stadtquartier – wenigstens noch vorläufig.

Felix Landolt, Architekt, Winterthur.

Forschungs-Exzess und Bundesräte.

Diese Denkpause für die Freisetzung der Gentechnologie brauchen wir unbedingt. Noch sind die Risiken nicht abzuschätzen, wenn sich gentechnikveränderte Lebewesen mit dem natürlichen Erbgut kreuzen. Es drohen Anfälligkeiten auf Krankheiten, neue Allergien, Verdrängung und Verlust von herkömmlichen Pflanzen und Tieren. Die Schweizer Bevölkerung hat als einzige auf der Welt die Chance, einen Stopp und ein Überdenken der Gentechnologie zu verlangen. Es ist höchste Zeit, ein Zeichen gegen die Auswüchse der Forschung zu setzen. Jede Forschung – nicht nur im Bereich der Landwirtschaft – muss kritisch hinterfragt werden. Nicht alles, was machbar ist, soll der Mensch auch tun. Wir tun gut daran, uns unserer Bedeutung bewusst zu werden. Wir sind zwar eingesetzt als «Herren der Welt»; trotzdem bleiben wir Geschöpfe und dürfen uns nicht anmassen, selber Schöpfer zu spielen. Es gibt ethische Grenzen für un-

ser Tun, die wir respektieren müssen. Diese Grenzen zeigt uns unser Gewissen, das Gott, der Herr über alles Leben, uns auf den Weg gegeben hat.

Stefan Dollenmeier, EDU-Kantonsrat, Rütli.

Warum ein Ja zu der Volksinitiative Volkssouveränität statt Behördenpropaganda? Fast wie früher Politiker im Ostblock sind die Bundesräte Tag für Tag präsent in den Medien, auch Christoph Blocher, der jetzt seine unmenschliche Flüchtlingspolitik in Bern durchboxt. Blocher, der früher in seiner Firma Patvag Zünder für Minen fabrizierte. Auch Moritz Leuenberger, der zu Hause kocht, ist medial 100-prozentig da. Die alles dominierende Präsenz des Bundesrates in den Medien erlebten wir krass 1997 bei unserer Abstimmung für ein Verbot der Kriegsmaterialausfuhr. Adolf Ogi trat wiederholt am Fernsehen

auf, auch in der Arena mit Filippo Leutenegger. Ogi versicherte damals den Stimmbürgern in der TV-Arena hoch und heilig, die Schweiz werde in Zukunft eine sehr restriktive Waffenausfuhrpolitik betreiben. Gegen diese Übermacht der staatlichen Propagandawalze im Verein mit der Lobby der Kriegsmaterialfabrikanten, der christlichen CVP und den Freisinnigen hatten wir damals, zusammen mit den Sozialdemokraten, keine Chance, unsere Initiative für einen Stopp der Geschäfte mit dem Krieg durchzubringen. Nachdem der Bundesrat sich vor der Abstimmung der Initiative noch humanitär gegeben hatte, bewilligte er nachher weitere Rüstungslieferungen in Länder, die Krieg führen. Wer Volksinitiativen in Zukunft eine grössere Chancen geben will, der sollte Ja stimmen zu der Volksinitiative Volkssouveränität statt Behördenpropaganda.

Heinrich Frei, Zürich.

Winterthurer Architekten vergessen.

Zum Artikel Zickenkrieg am Stadelhofer Bahnhof von Gerda Wurzenberger im «Stadtblatt» vom 13. Oktober:) Mit Genuss habe ich die Ausgabe des «Stadtblatts» von vorletzter Woche gelesen. Der Artikel von Gerda Wurzenberger über die Zicken am Bahnhof Stadelhofen hat mich amüsiert, und gleichzeitig habe ich mich geärgert. Seit es den Bahnhof Stadelhofen in dieser Form gibt, wird immer Santiago Calatrava Vals als «der Macher» dieses Bahnhofes hervorgehoben. Calatrava hat sich gut vermarktet. Wie viele Leute wissen, dass der Wettbewerb und die Planung des Bahnhofs Stadelhofen

unter der Regie des Winterthurer Architekten Arnold Amsler gewonnen und ausgeführt wurde? Arnold Amsler hat als Fachleute den Bauingenieur Santiago Calatrava und den Winterthurer Landschaftsarchitekten Werner Rüeger beigezogen. Ich finde es immer wieder schade, dass die beiden Planer neben Calatrava nie mehr erwähnt werden. Die Formgebung und die Details sind das eine, das Konzept und die Aussenraumgestaltung das andere. Die Formgebung und Details konnten nur in Zusammenarbeit mit dem Büro Calatrava und Amsler realisiert werden, in Rücksprache mit Werner Rüeger,

was die Gestaltung des Aussenraums anbelangte. Aber die Recherche gestaltet sich eben schwierig, wenn in den Büchern von Calatrava die Pläne mit abgedeckten «Amsler-Planköpfen» publiziert werden. Ich hoffe nicht, dass die «Geschichtsschreibung des Bahnhofs Stadelhofen» Arnold Amsler und Werner Rüeger aus dem Gedächtnis streicht. Nun ist mein kleiner Ärger wieder vorbei – die Publikationen von Calatrava lassen sich nicht mehr ändern.

Walter St. Brack, Architekt, Winterthur.

Wer will, soll sonntags einkaufen.



Intermezzo.

Am 27. November stimmen wir über das revidierte Arbeitsgesetz ab. Auf eine Klage von linken Kreisen hin hat das Bundesgericht entschieden, dass zahlreiche Ladengeschäfte in den Bahnhöfen und Flughäfen sonntags nicht mehr öffnen dürfen. Deshalb haben National- und Ständerat das Arbeitsgesetz revidiert. Mit einem Ja am 27. November ändert sich also nichts an der heutigen Regelung, sondern wir können die beliebten und erfolgreichen Ladenöffnungszeiten rechtlich absichern.

■ ■ ■
Mit einem Nein hingegen würde sich viel ändern. Rund 150 Geschäfte müssten sonntags schliessen. Betroffen davon wären rund ein Drittel der 1950 Angestellten, welche am Sonntag in den Bahnhöfen arbeiten. 650 Personen müssten um ihren Job bangen, obwohl sie freiwillig und

gerne am Sonntag arbeiten, bieten diese Sonntage doch auch Gelegenheit für einen Teilzeitjob, insbesondere für Frauen, was die Linken doch eigentlich tagtäglich fordern. Davon will die SP aber nichts mehr wissen, im Gegenteil. Sie argumentiert fälschlicherweise mit der Sonntagsarbeit, welche mit dem revidierten Arbeitsgesetz gar nicht tangiert wird. Denn die Arbeitnehmerinnen bleiben durch das Arbeitsgesetz geschützt: Arbeiten sie am Sonntag, muss ihnen ein Ersatzruhetag gewährt werden. Die Beschäftigten erhalten überdies einen Lohnzuschlag, wenn sie sonntags arbeiten. Die Angestellten von Migros und Coop erhalten zudem einen Lohn- oder Zeitzuschlag von 50 Prozent.

■ ■ ■
Die Argumente der Gegner muten auch sonst komisch an. Die Argumente für ein Nein führen sie darauf zurück, dass am Sonntag ausschlafen, endlich miteinander reden und mit den Kindern spielen angesagt sei (Originalton nachzulesen auf www.sonntagsarbeit.ch). Herr und Frau SP schaffen es also montags bis samstags nicht, mit den Kindern zu spielen und miteinander zu reden. Nachvollziehbar ist diese Tatsache, wenn man bedenkt, dass viele ihrer Kinder montags bis freitags im Hort weilen. Die Frage ist nur, wo sind sie denn samstags? Vielleicht müsste

man eher diese Sache überdenken, statt die veränderten Einkaufsgewohnheiten der Arbeitnehmer in Frage zu stellen. Sonst sind es doch auch die linken Kreise, die Forderungen aufgrund veränderter Lebensgewohnheiten und moderner Familienmodelle stellen.

■ ■ ■
Immer längere Arbeitswege, mehr Überstunden, mehr Einpersonenhaushalte und die wachsende Nutzung des ÖV führen dazu, dass Einkaufen am Bahnhof, auch am Sonntag, immer beliebter wird. Rund 20 Prozent des Umsatzes der Bahnhofsläden werden am Sonntag erzielt. Bei einem Nein müssten Läden aus vielen Branchen schliessen, wie Kleidergeschäfte, Buchhandlungen, CD- und Elektronikfachgeschäfte und noch viele mehr. Im Rail City Winterthur wären also diverse Läden wie beispielsweise der Weltbild-Buchladen, der City-Disc der Mobilzone-Shop und vier Kleiderläden betroffen.

■ ■ ■
Wer am Sonntag nicht einkaufen will, soll es bleiben lassen. Aber er soll all diejenigen am Sonntag einkaufen lassen, die es wollen, es tangiert ihn ja nicht. Halten wir an den bisherigen Ladenöffnungszeiten fest und stimmen Ja am 27. November.

■ ■ ■
Natalie Rickli.

Briefe: _____

Auf diesen Seiten, liebe Leserinnen und Abonnenten, werden Ihre Meinungen zu erfreulichen, ärgerlichen oder aufwühlenden Themen und Erlebnissen im täglichen Leben publiziert sowie Ihre Ansichten zu lokalen wie globalen Ereignissen. Und freilich sind auch Ihre Reaktionen auf redaktionelle Artikel und Kolumnen hoch willkommen, die in unserer kleinen Winterthurer Text-Woche erschienen sind. Die Mitglieder der Redaktion allerdings redigieren und kürzen gegebenenfalls die eingesandten Briefe dem Sinn nach und gemäss dem geltenden Medienrecht. Senden Sie Ihre Beiträge bitte an die Redaktion des «Stadtblatts», Garnmarkt 1, Postfach 2411, 8401 Winterthur oder übermitteln Sie die per Fax: 052 212 75 07 oder per E-Mail: redaktion@stadtblatt.ch er.