

Die Zukunft des Stadtverkehrs

Der Anti-Auto-Plan

Die Umweltorganisation Umverkehr zeigt erstmals, wie sich ihre Städteinitiative umsetzen lässt.

Von Stefan Häne

Zürich - Der Stadtrat hat vom Stimmvolk eine Strafaufgabe aufgebremst bekommen: Gegen seinen Willen muss er die Städteinitiative umsetzen. Er muss also dafür sorgen, dass der motorisierte Individualverkehr binnen zehn Jahren um 10 Prozentpunkte abnimmt, von heute 36 auf 26 Prozent. Im Gegenzug soll der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im selben Mass steigen.

Wie das geschehen soll, ist unklar. Die zuständige Stadträtin Ruth Genner (Grüne) will sich knapp zwei Wochen nach dem Umengang nicht weiter dazu äussern. Sie benötigt Zeit, um selbst eine Auslegeordnung vorzunehmen, lässt sie über ihren Sprecher ausrichten. Eine Kurzanalyse sei aber in Arbeit. Ihre Erkenntnisse werde sie zuerst mit dem Stadtrat sowie mit Regierungsrat Ernst Stocker (SVP) diskutieren.

«Es braucht für die Umsetzung der Initiative nun einen Effort.»

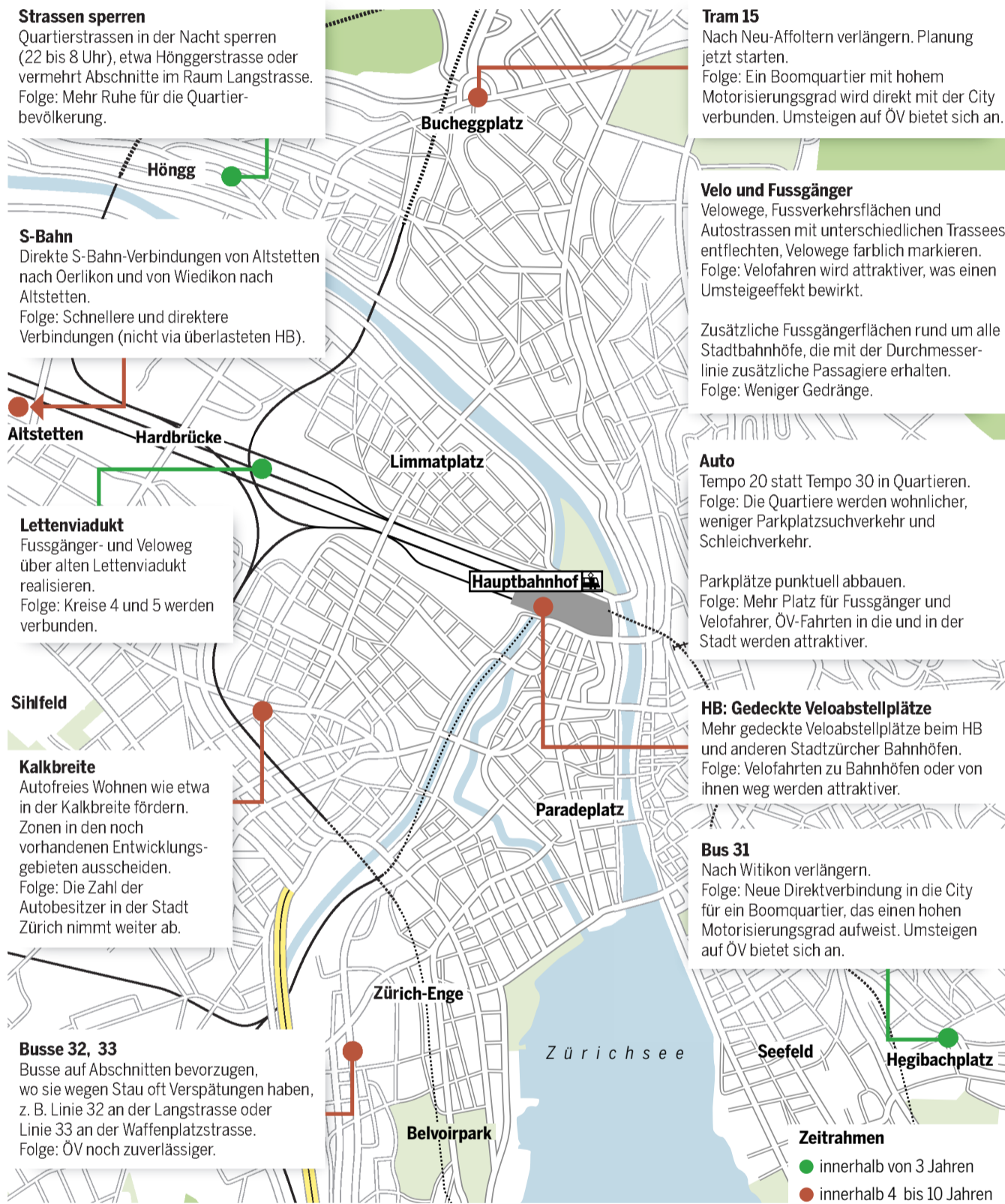
Markus Knauss, grüner Gemeinderat

Einen Schritt weiter ist die Abstimmungsgewinnerin, die Umweltorganisation Umverkehr. Ein Arbeitspapier, das dem TA vorliegt, listet einen ganzen Strauss von Massnahmen auf. Dazu gehören neue und bessere Verbindungen im öffentlichen Verkehr, Verbesserungen im Langsamverkehr, so etwa zusätzliche Flächen für Fussgänger rund um alle Stadtbahnhöfe, und Velorouten mit eigenem Trasse entlang aller Hauptachsen. Ebenso Tempo 20 statt Tempo 30 in Quartieren, nachts gesperrte Quartierstrassen sowie eine Reduktion der Parkplatzzahl (siehe Grafik). Keine Erwähnung findet im Papier der Vorschlag des Verkehrsplaners Klaus Zweibrücken, Lastwagen nur noch als Zubringer in die Stadt zu lassen. Desgleichen die Idee, Roadpricing in Zürich versuchsweise einzuführen.

Basler Regierung kooperativer

Umverkehr hält das anvisierte Ziel für erreichbar. «Es braucht dafür nun aber einen Effort», mahnt Markus Knauss, grüner Gemeinderat und Co-VCS-Geschäftsführer. Anders der Stadtrat. Die federführende Stadträtin Genner hat die Initiative am Tag ihrer Annahme für nicht umsetzbar erklärt. Thomas Stahel

So will Umverkehr die Städteinitiative umsetzen: Beispiele von Massnahmen



TA-Grafik | b/Quelle: Umverkehr

von Umverkehr zeigt sich «sehr enttäuscht darüber». Irritierend wirkt auf ihn, dass Genner als Grüne jener Partei angehört, welche die Initiative unterstützt hat - als Meilenstein auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft, die der Gesamtstadtrat ebenso zum erreichbaren Fernziel erklärt hat wie Genner. «Weshalb Frau Genner so defensiv ist, kann ich mir nicht erklären», sagt Stahel. In Basel-Stadt nahm das Stimmvolk 2010 einen Gegenvorschlag zur Städteinitiative an, der eine Reduktion des Autoverkehrs um 10 Prozent verlangt. Der zuständige Regierungsrat Hans-Peter Wessels (SP) hat sich gemäss Stahel kooperativer gezeigt als Genner. Wessels habe signalisiert, er werde alles daransetzen, den Volksentscheid umzusetzen.

Alleingang teilweise möglich

Trotz der Kritik zeigt sich Umverkehr «weiter interessiert», mit Genner eng zusammenzuarbeiten. Stahel geht davon aus, dass sich mindestens fünf der zehn anvisierten Prozentpunkte mit rein städtischen Massnahmen realisieren lassen, also keine Zustimmung vom Kanton erforderlich ist. Entscheidend ist dies, weil der bürgerlich dominierte Kanton rotgrüne Verkehrspolitik auf Kantonsstrassen verhindern will. Bereits haben Kantonsräte aus SVP und FDP den Tarif durchgegeben. So schliessen sie es zum Beispiel kategorisch aus, Fahrspuren auf Kantonsstrassen auf Stadtzürcher Gebiet zu reduzieren. Und sie drohen mit einer Verschärfung des Strassengesetzes, das die Kompetenzen der Stadt Zürich und des Kantons im Strassenbau regelt. Der Kantonsrat berät am kommenden Montag darüber.

Dass die Initiative das Auto von der Strasse verdrängen und damit die Wirtschaft an die Wand fahren will, wie Bürgerliche warnen, bezeichnet Stahel als Angstmacherei. Zwar wolle Umverkehr auch den Autoverkehr eindämmen. Es gehe aber vor allem darum, den Zuwachs des Verkehrs in nachhaltige Bahnen lenken. Allein schon die Eröffnung der Durchmesserlinie 2014/15 werde Zürich dem Ziel entscheidend näherbringen, ist Stahel überzeugt.

Wie viel die Umsetzung der Initiative die Steuerzahler kosten wird, lässt Stahel offen. Wenn der Preis erst einmal bekannt ist, dürften sich die Fronten zwischen Rot-Grün und den Bürgerlichen weiter verhärten. Dass sich Stahel deshalb zurückhält, bestreitet er: «Eine Zahl zu nennen, ist zum jetzigen Zeitpunkt unseriös.» Speziell beim Fuss- und Veloverkehr lasse sich aber mit wenig Geld viel erreichen.

Die Argumente der Gegner

«Unsere Hauptschlagadern sind die Strassen von kantonaler Bedeutung»

Von den Forderungen der Gruppe Umverkehr hält FDP-Kantonsrätin Carmen Walker Späh gar nichts.

Mit Carmen Walker Späh sprach Silvio Temperli

Frau Walker Späh, schlüpfen Sie für einen Augenblick in die Rolle der grünen Stadtzürcher Tiefbauvorsteherin Ruth Genner. Welche kurzfristigen Marksteine würden Sie setzen, um den Zielen der Städteinitiative nachzukommen?

Massnahmen auf die Schnelle sind in diesem Fall schlicht nicht möglich. Deshalb würde ich zuerst eine Charme-Offensive gegenüber dem zuständigen Regierungsrat Ernst Stocker starten und diesen zum Mittagessen einladen.

Welches Versprechen würden Sie ihm bei einem Glas Wein bringen? Ich würde ihm das Du antragen und auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit anstossen.

Der Autoverkehr lässt sich ein Stück weit auch ohne den Kanton einschränken. Was halten Sie von einem Abbau von Parkplätzen, die meist von Autos mit den Nummernschildern AG, SZ, SG oder solchen aus Deutschland besetzt sind?

Ein Verkehrssystem funktioniert wie unsere Blutadern. Wenn man sie kappt, stirbt das Organ ab - sprich die entsprechende Region. Oder aber das Blut sucht sich einen anderen Weg - geht also in die Quartierstrassen oder wo sonst noch ein Durchkommen ist. Unsere Hauptschlagadern sind die Strassen von kantonaler Bedeutung, und hier redet der Kanton mit. Zu den Parkplätzen: Wer Weltstadt sein will, muss mit ein paar ausserkantonalen Autonummern leben können!

Leben müssen die Einwohner auch mit VBZ-Bussen, die morgens und abends im Stau stehen wie der 32er auf der Langstrasse oder der 33er auf der Waffenplatzstrasse. Was spricht denn gegen mehr Busspuren - auf Kosten des Privatverkehrs?

Ich halte nichts von unrealistischen und undurchdachten Forderungen, nur um

ein Zeichen zu setzen. Zürich hat nun mal beengende Verhältnisse, und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer konkurrieren sich. Die Stadt ist Lebens- und Wirtschaftszentrum für die ganze Region gleichermassen. Ein radikaler Spurbau für Autos verhindert auch die gewerblichen Zulieferungen. Mich stört diese Doppelmoral: Man träumt von der ruhigen Oase mitten in der Stadt, will aber nicht aufs frische Gipfeli oder auf Früchte aus Südamerika verzichten.

Wie sind Sie in der Stadt unterwegs?

Meistens gehe ich zu Fuss oder nehme das Tram oder den Bus. Das Auto teile ich mit vier bis fünf anderen Personen, ich benutze es vor allem für den wöchentlichen familiären Grosseinkauf.

Wenn Sie viel Tram fahren, dann freuen Sie sich sicher auf eine Verlängerung der Tramlinie 15 vom Bucheggplatz nach Affoltern, wie es die Gruppe Umverkehr vorschlägt?

Schade nur, dass man immer zuerst ein Quartier boomen lässt und sich erst nachher fragt, wie man den Mehrverkehr bewältigt. Die derzeitigen Prioritä-

ten im öffentlichen Verkehr liegen jedoch klar bei den neuen Stadtbahnen Glat- und Limmattal sowie bei der Tramtangente an der Rosengartenstrasse.

Warum rufen die Forderungen der Umweltorganisation Umverkehr bei Ihnen nur Kritik hervor?

Wenns nur noch um die Ideologie geht, dann ist der Stadt Zürich nicht geholfen. Ein Nachtfahrverbot beispielsweise auf der Hönggerstrasse ist schlicht unrealistisch.

Was ist daran so schlimm?

Es gibt einfach Menschen, die auch nachts mobil bleiben wollen.

Was ist Ihnen als liberale Stadtbewohnerin wichtiger: die Durchsetzung der Städteinitiative als demokratischer Auftrag oder die Bevogung der Stadt durch den Kanton?

Ich habe keinerlei Interesse an einem Konflikt zwischen Stadt und Kanton, schlicht und einfach, weil die Stadt ohne Kanton und Bund nie zu ihren Traminfrastrukturen gekommen wäre. Man kann nicht Bittsteller sein und dann diejenigen vergraulen, die mitzahlen. Die Umverkehr-Leute müssen mit ihrer Kompromisslosigkeit verantworten, dass sich das Verhältnis zwischen Stadt und Land verschlechtert hat.

Zum Schluss, Frau Walker Späh, nochmals ein Rollentausch: Sie wären jetzt Geschäftsführerin der Gruppe Umverkehr. Welche Massnahmen schlagen Sie vor, um die Städteinitiative umzusetzen?

Ich würde einen Perspektivenwechsel empfehlen und auf das gegnerische Lager zugehen: Nur wer in einem KMU selber schwere Lasten trägt, versteht, dass ein Auto auch unbestreitbare Vorteile hat.

Carmen Walker Späh

Die freisinnige Rechtsanwältin wohnt in der Stadt Zürich. Sie ist seit 2002 im Kantonsrat und dort Mitglied der Kommission für Planung und Bau.

