

Bremse gelöst



«Ohne Velofahrer wäre die Stadt einiges angenehmer», titelte 'Tagi Online' am 30. August. Das Zitat stammte aus einem Kommentar zum Artikel vom Vortag, der sich mit der Situation bei der Schmiede Wiedikon befasste. Dort ist die Signalisation noch nicht fertig, weshalb nicht klar ist, wo man mit dem Velo legal durchfahren darf. Aber die Polizei verteilte schon mal Bussen. Und das fanden die Leute von 'Tagi Online' gar nicht gut. Dabei ist es doch logisch, dass man auf dem Trottoir nur dann fahren darf, wenn es als kombiniertes Trottoir-/Veloweg-Gebilde signalisiert ist, und dass Tramtrassees nur dann Velofahrbahnen sind, wenn das ausdrücklich so angezeigt ist... Item: Die Leserschaft von 'Tagi Online' reagierte ungerührt so, wie sie immer reagiert, wenn sie das Wort Velo liest – siehe Zitat oben. Und ich reagierte auch wie immer – ich sagte mir beim Lesen, ich hätte trotzdem lieber eine Stadt ohne Autos...

Dass es so weit kommt, befürchten die Bürgerlichen seit dem vergangenen Wochenende lautstark: Die Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» («Städte-Initiative») der Umweltorganisation Umverkehr ist mit 52,4 Prozent Ja angenommen worden, und obwohl der Gegenvorschlag mit 64,3 Prozent die grösste Zustimmung erhalten hatte, schwang bei der Stichfrage die Initiative mit 50,6 Prozent obenaus. Super, merci Züri!, sag ich da erst mal als Umverkehr-Mitglied, das schon beim Unterschriftensammeln und Einreichen der ersten nationalen Umverkehr-Initiative «für die Halbierung des motorisierten Privatverkehrs» Ende 1990er-Jahre dabei war. Und merci, SVP – wegen ihrer Empfehlung, bei der Stichfrage gar kein Kreuz zu machen, hatte es am Schluss mehr Kreuze bei der Initiative als beim Gegenvorschlag: Tja, auch wer das

ganze Leben lang nichts macht ausser verhindern, ist nicht davor gefeit, beim Heimspiel im Neinsagergrund ein Eigengol zu schiessen... Und als korrekt fahrende Alltagsvelofahrerin sage ich grad nochmals merci beaucoup. Denn als solche habe ich zwar keinen Busenärger, aber dafür erlebe ich Tag für Tag, dass Zürich bis anhin einfach für alles und jedes gebaut wurde, nur nicht für Menschen, die das Velo als ganz normales Verkehrsmittel benützen und damit möglichst zügig von A nach B kommen möchten.

...

Im Vorfeld der Abstimmung hatte Tiefbauvorsteherin Ruth Genner (Grüne) stets betont, was auch im Abstimmungsbüchlein festgehalten war: Die Initiative renne zwar offene Türen ein, aber die darin enthaltene Übergangsbestimmung – eine Steigerung des öV, Fuss- und Veloverkehrs auf Stadtgebiet um zehn Prozentpunkte innert zehn Jahren – sei nicht umsetzbar. Damit werde nämlich implizit auch verlangt, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 36 auf 26 Prozent gesenkt werde, und das sei unrealistisch. Deshalb wollte der Stadtrat nicht den Vorschlag von Umverkehr in der Gemeindeordnung verankert haben, sondern lediglich einen Zusatz zum Artikel zur 2000-Watt-Gesellschaft, dem die Zürcher Stimmberechtigten am 30. November 2008 mit 76,4 Prozent Ja zugestimmt hatten. Der lautete, dass sich die Stadt für «die Bevorzugung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs» einsetze, «wobei dem öffentlichen Raum besondere Sorge zu tragen ist».

Dumm gelaufen für Ruth Genner: Nun muss sie sich nicht einfach ganz grundsätzlich «einsetzen», sondern konkret etwas tun. Innert zehn Jahren. Zum Glück sagt ihr Michael Baumann in seinem Kommentar in der NZZ vom 5. September auch gleich, was; «beim Kanton vorstellig werden und pro forma Gespräche über die Umsetzung der Initiative führen». Denn umsetzen lässt sie sich ja eh nicht... «Statt mit Maximalforderungen zugunsten des öV und des Langsamverkehrs zu operieren, wäre es in der Verkehrspolitik an der Zeit, zum Pragmatismus und zum Nebeneinander aller Verkehrsträger zurückzufinden», schreibt er weiter.

Pragmatismus? Nebeneinander aller Verkehrsträger? Doch, doch, das tönt gut. Nur:

Was soll das Wort «zurückfinden»? Genau dieses berühmte Nebeneinander, das gabs eben in Zürich noch nie. Oder besser gesagt nur für Autos, öV und FussgängerInnen. Der erste Veloweg auf Stadtgebiet hat Jahrgang 1975. Das Velo als Verkehrsträger existiert in der Verkehrsplanung der Stadt auch heute noch bloss dann, wenn es ausnahmsweise irgendwo grad gäbig Platz hat.

Dort, wo es gefährlich ist, am Central, beim Bahnhof, beim Bellevue, dort hat es leider keinen Platz. Dort, wo Plätze neu gestaltet werden, hört man bei der Stadt nicht auf jene, die jeden Tag Velo fahren und die sich via Pro Velo auch durchaus zu Wort melden – und beordert dann, wenn das Chaos angerichtet ist, mal eben die Stadtpolizei zum Bussen verteilen.

Wird für Autos etwas geändert, wird immer zuerst getestet, ob die AutomobilistInnen die neue Verkehrsführung auch «annehmen»; wenn nicht, wird die Änderung nicht definitiv eingeführt. Geht es um Velos, dann wird das gemacht, was öV, Autoverkehr und FussgängerInnen voraussichtlich am wenigsten stört. Das nennt sich in Zürich «das Velo fördern».

...

Damit ist nun Schluss. Zum Glück! Denn heute fahren viel mehr Leute Velo als noch vor zehn Jahren. Wer's nicht glaubt, schau morgens und abends zu den Stosszeiten aus dem Fenster. Velofahren in Zürich ist nicht mehr bloss etwas für die total Angefressenen. Dass man sich im Alltag mit dem Velo fortbewegt, war noch vor 40, 50 Jahren gang und gäbe – und es sieht ganz so aus, als kehrten diese Zeiten wieder. Womit die Stadt, würde sie sich diesem Trend verschliessen, eine Riesenchance verschenkte, den hoch gesteckten Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft einen grossen Schritt näher zu kommen.

Ruth Genner muss aktiv werden, auch wenn sie – wie letzthin angesichts der Pöbeleien der Parkplatzzählfreaks wieder deutlich wurde – vor allem eine Sorge zu haben scheint, nämlich die AutofahrerInnen ja nicht hässig zu machen. Die Ohren in die Richtung zu strecken, aus der es am lautesten schreit, ist menschlich. Aber seit dem Sonntag verlangt die Gemeindeordnung etwas anderes. Das Velo soll tatsächlich gefördert werden. Und zwar zum Wohle der Stadt Zürich.

Nicole Soland