

# Hauchdünnes Ja zur Städteinitiative in Zürich

In der Stichfrage unterliegt der Gegenvorschlag des Gemeinderats mit unfreiwilliger Mithilfe der SVP

Die Stadt Zürich soll den öV und den Langsamverkehr in der nächsten Dekade massiv ausbauen. Mit knappem Entscheid in der Stichfrage ist die Städteinitiative angenommen worden.

Michael Baumann

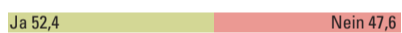
Die gut 30 Prozent der Stimmberechtigten der Stadt Zürich, die sich an den Abstimmungen vom Sonntag beteiligten, haben die sogenannte Städteinitiative knapp angenommen – per Stichtentcheid. Nach einem spannenden Nachmittag setzte sich am Schluss die Initiative mit 26 882 zu 26 243 Stimmen oder mit 50,6 zu 49,4 Prozent gegen den Gegenvorschlag des Gemeinderats durch. Den beiden Vorlagen wurde unterschiedlich deutlich zugestimmt.

## Gegenvorschlag vor Initiative

Dass überhaupt der Stichtentcheid zur Anwendung kam, war lange Zeit nicht sicher. Die Initiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» von der Verkehrsorganisation Umverkehr schaffte es nur hauchdünn in die Schlussausmarchung. 31 493 Ja-Stimmen standen 28 624 Nein-Stimmen gegenüber, was einem Ja-Stimmen-Anteil von 52,4 Prozent entspricht. Wie knapp es war, zeigt sich

### A Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich»

Abstimmungsergebnis in Prozent



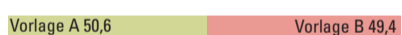
### B Gegenvorschlag

Abstimmungsergebnis in Prozent



### C Stichfrage

Abstimmungsergebnis in Prozent



QUELLE: STADT ZÜRICH      NZZ-INFOGRAFIK / tcf.



In der Stadt Zürich soll der öffentliche Verkehr noch deutlicher über die Autos gestellt werden.

JANINE SCHRANZ / NZZ

daran, dass fünf der neun Wahlkreise die Initiative ablehnten: Die Wahlkreise 1/2, 7/8, 9, 11 und 12 sprachen sich gegen die Initiative aus, in der verlangt wird, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in Zürich innerhalb von 10 Jahren um 10 Prozentpunkte von 36 auf 26 Prozent zu senken und diese Ziele in der Gemeindeordnung zu verankern. Allerdings erreichten die Gegner in den ablehnenden Kreisen nie mehr als einen Nein-Stimmen-Anteil von 53,4 Prozent. Dieses Resultat kam im Kreis 7/8 zustande, in den anderen ablehnenden Kreisen betrug der Nein-Stimmen-Anteil zwischen 51,9 und 53 Prozent.

Deutlichen Zuspruch bekam die Initiative dafür in den links-grün geprägten Wahlkreisen 3 mit 60,8 Prozent und

vor allem 4/5 mit 71,4 Prozent Ja-Anteil. Die wuchtige Zustimmung in diesen machten letztlich den relativ kleinen Unterschied von 2869 Stimmen aus. Diskussionslos angenommen wurde dagegen der Gegenvorschlag, der das Grundanliegen der Initiative, die Förderung des öV und des Langsamverkehrs, aufnimmt, aber auf die zeitlichen und prozentualen Vorgaben verzichtet.

## SVP-Parole mitentscheidend

In allen Wahlkreisen stiess diese Vorlage auf Zuspruch, am klarsten auch hier in den Kreisen 3 mit 71 Prozent und 4/5 mit 77,2 Prozent. Am geringsten war die Zustimmung im Kreis 12 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 57,3 Prozent. Über die ganze Stadt gesehen, kam der

Gegenvorschlag auf 64,3 Prozent Ja-Stimmen. Die Entscheidung musste die Stichfrage bringen. Dort ging es um 639 Stimmen, die interessanterweise den Ausschlag zugunsten der Initiative gaben. Dabei obsiegte die Initiative, weil einerseits viele ihrer Befürworter sicherheitshalber auch für den Gegenvorschlag stimmten, bei der Stichfrage aber die Initiative ankreuzten. Entscheidenden Anteil an diesem Ausgang dürfte andererseits aber auch die Parole der SVP gehabt haben. Weil die Partei, die beide Vorlagen bekämpft hatte, bei der Stichfrage «leer lassen» empfahl, wurde die entsprechende Zeile auf dem Abstimmungszettel 8225 Mal leer gelassen. Zum Vergleich: Bei der Volksinitiative war dies nur gut 1200 Mal der Fall, beim Gegenvorschlag gut 2900 Mal.

## Ein Eigengoal der SVP

Taktischer Fehler bei Parolenfassung

mbm. · Die Vereinigung Umverkehr, die hinter der Städteinitiative steht, kann sich bei der SVP bedanken – ausgerechnet. Nur dank der Parole, welche die SVP herausgegeben hatte, hat sich bei der Stichfrage die wirtschaftsfeindliche und nicht umsetzbare Initiative gegen den gemässigten Gegenvorschlag des Gemeinderats durchsetzen können. Um diese Abstimmung in der Stichfrage zu gewinnen, brauchte es die unfreiwillige Mithilfe der SVP, welche die Initiative wie auch den Gegenvorschlag eigentlich aufs Schärfste bekämpft hatte.

Die knappe Niederlage – am Schluss ging es bloss um gut 600 Stimmen – muss deshalb die SVP zu einem grossen Teil auf ihre Kappe nehmen, hatte sie doch bei der Stichfrage die «Leer lassen»-Parole gefasst und diese ihren Mitgliedern und Sympathisanten empfohlen. Dass ziemlich viele Stimmbürger dieser Parole gefolgt sein müssen, belegen die mehr als 8000 Stimmzettel, auf denen die Stichfrage unbeantwortet blieb.

Damit ist der SVP ein klassisches Eigengoal unterlaufen, ist sie doch wegen dieses taktischen Fehlers zur Gehilfin der Initianten geworden. Darüber kann man nur den Kopf schütteln, hatte man doch damit rechnen müssen, dass Initiative und Gegenvorschlag angenommen werden und die Entscheidung per Stichfrage fallen wird. Auch wenn die SVP gegen beide Vorlagen war, hätte sie sich bei der Stichfrage unbedingt für den Gegenvorschlag als kleineres Übel entscheiden müssen – so wie das die FDP und CVP machten.

Jetzt muss die Stadt Zürich – gegen ihren Willen – beim Kanton vorstellig werden und pro forma Gespräche über die Umsetzung der Initiative führen. Dabei wissen alle Beteiligten, dass die zeitlichen und prozentualen Vorgaben unrealistisch sind. 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.

## «Die Umsetzung der Initiative ist unrealistisch»

Enttäuschung bei Stadträtin Ruth Genner und den bürgerlichen Parteien SVP und FDP – Links-Grün in Jubelstimmung und mit Forderungen

Zwar will der Stadtrat die Städteinitiative umsetzen, er sieht aber wenig Erfolgchancen. Die Linke verlangt, dass beim Kanton Druck gemacht wird.

Michael Baumann

Stadträtin Ruth Genner, Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, ist am Sonntagabend über das Abstimmungsergebnis zur Städteinitiative nicht erfreut gewesen. Wie sie auf Anfrage sagte, ist es in Zürich nicht zu schaffen, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen innerhalb von 10 Jahren um 10 Prozentpunkte zu senken. Daher sei die Umsetzung der Initiative unrealistisch. In die gewünschte Richtung könne nur mit Hilfe des Kantons hingearbeitet werden. Der Stadt fehle die Kompetenz, um eigenmächtig den öV auszubauen und um den motorisierten Individualverkehr einzudämmen. Zudem fehle es am nötigen Geld. Deshalb stellte sich der Stadtrat laut Genner gegen die Initiative und unterstützte den Gegenvorschlag des Gemeinderats.

## Lokales Gewerbe wird leiden

Ganz sicher einen erwünschten Effekt würden die Eröffnung der Durchmesserlinie und die Inbetriebnahme des Trams Zürich West haben, sagte Genner weiter. Die verlangten 10 Prozentpunkte liessen sich allein dadurch jedoch nicht erreichen. Der Stadtrat nehme nun

aber den Auftrag entgegen und werde mit dem Kanton das Gespräch suchen, um mögliche Lösungen anzusprechen. Für den weiteren Ausbau des öV brauchte es zum Beispiel mehr Geld von Kanton und ZVV, und Massnahmen gegen den Autoverkehr wären auch nur auf kantonalen Achsen sinnvoll.

Eine betrübte Miene setzte SVP-Gemeinderat und -Fraktionschef Mauro Tuena auf. Die Abstimmung sei tatsächlich unglücklich gelaufen. Im Nachhinein sei die Parolenfassung zur Stichfrage taktisch sicher nicht ideal gewesen. Aber man habe einfach bekräftigen wollen, dass die SVP gegen beide Vorlagen sei. Den Ausgang der Abstimmung bezeichnet Tuena vor allem als Schlag in den Nacken des lokalen Gewerbes. Wenn die Automobilisten in Zürich weiter behindert würden, bekämen einige Geschäfte ernsthafte Pro-



Ruth Genner Stadträtin

bleme und müssten entweder schliessen oder wegziehen. Man dürfe jetzt gespannt sein, wie der Stadtrat die Initiative umsetzen wolle.

Die FDP fasste den Abstimmungsausgang als Sieg der links-grünen Ideologien über die Vernunft zusammen und äusserte ihr Bedauern darüber. Auch für die FDP ist klar, wie es in einer Mitteilung heisst, dass eine ge-

zielte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs der Wirtschaft und dem Detailhandel schadet. FDP-Gemeinderat und -Fraktionschef Roger Tognella befürchtet, dass Arbeitsplätze vernichtet werden und die Lebensqualität in der Stadt verschlechtert wird. Bedauerlich sei, sagte FDP-Präsident Michael Baumer auf Anfrage, dass die Stichfrage so knapp zugunsten der Initiative ausgegangen sei, weil viele Stimmbürger leer eingelegt hätten. Jetzt gehe es aber nicht um Schuldzuweisungen.

Für die SP ist nun der Weg frei, durch Investitionen in Schienen, Fuss- und Velowegnetze den Verkehrsanteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel innerhalb von 10 Jahren zu erhöhen. Dies steigere die Lebensqualität und sei ein wichtiger Schritt in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft. Die Grünen finden, dass die Zürcher Stimmbewölkerung

abermals bekräftigt habe, dass sie einen forcierten Ausbau der umweltverträglichen Verkehrsmittel wünsche, und ihre hohe Sensibilität in Verkehrsfragen gezeigt habe. Jetzt könne die Stadt Zürich gegenüber dem Kanton Zürich in Verkehrsfragen noch pointierter auftreten. Der Kanton soll laut der SP das Votum der grössten Stadt im Kanton ernst nehmen und sich an ökologischen Verkehrslösungen beteiligen. Tramprojekte seien mit höchster Priorität fortzuführen. Und es brauche einen Effort für ein attraktives, alltagstaugliches und flächendeckendes Velowegnetz.

## Auf Kosten des Autos

Die Umweltorganisation Umverkehr zeigte sich hocherfreut über die Annahme der Städteinitiative. Warum sie das knappe Abstimmungsergebnis als ein klares Zeichen dafür interpretiert, dass die Stadtbevölkerung einen Richtungswechsel in der Verkehrspolitik wünscht, ist allerdings rätselhaft. Der Gegenvorschlag des Gemeinderats sei laut Umverkehr der Bevölkerung zu wenig weit gegangen. Thomas Stahel, Geschäftsführer von Umverkehr, erwartet nun vom Stadtrat, dass er bei der Förderung des öV, des Fuss- und Veloverkehrs einen Zucken zulegt, damit er die Ziele der Initiative erreicht. Wie Umverkehr schreibt, müsse vor allem das Tram- und Busnetz weiter ausgebaut werden. So sei die Planung des Trams Affoltern voranzutreiben. Und für den Fuss- und Veloverkehr soll mehr Platz geschaffen werden – wenn nötig auch durch Spur- und Reduktion auf Kosten des Autos.

## Ergebnisse der Abstimmungen in der Stadt Zürich

Stimmbeteiligung: 28,0 Prozent

	A Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich»			B Gegenvorschlag des Gemeinderats zur Volksinitiative Förderung öV			Stichfrage (A/B) zu Volksinitiative und Gegenvorschlag		Wohnbauaktion 2011, Rahmenkredit von 30 Millionen Franken			Einzelnitiative: Wahlsystem mit tieferer Sperrklausel		
	Ja	Ja %	Nein	Ja	Ja %	Nein	Vorlage A	Vorlage B	Ja	Ja %	Nein	Ja	Ja %	Nein
Kreis 1+2	2 943	47,0	3 324	3 643	59,9	2 437	2 501	3 015	5 012	80,5	1 213	1 982	34,2	3 818
3	4 262	60,8	2 751	4 839	71,0	1 981	3 682	2 637	5 966	84,9	1 057	2 363	37,2	3 993
4+5	3 792	71,4	1 521	3 968	77,2	1 169	3 313	1 684	4 666	88,9	502	2 101	44,9	2 578
6	3 376	57,2	2 531	4 025	69,9	1 736	2 815	2 546	4 963	83,9	955	1 936	35,9	3 460
7+8	4 748	46,6	5 448	6 102	61,3	3 850	3 961	5 035	8 180	80,2	2 016	3 213	33,7	6 313
9	3 285	47,2	3 669	3 944	58,6	2 786	2 776	3 068	5 379	77,5	1 558	2 059	31,9	4 391
10	3 795	50,9	3 668	4 624	63,6	2 644	3 306	3 248	5 926	80,2	1 462	2 359	34,7	4 437
11	3 947	48,1	4 256	4 892	60,8	3 148	3 359	3 826	6 405	77,6	1 845	2 584	33,6	5 114
12	1 345	48,0	1 456	1 521	57,3	1 134	1 169	1 184	2 170	76,6	602	824	31,4	1 804
Stadt Zürich	31 493	52,4	28 624	37 558	64,3	20 885	26 882	26 243	48 667	81,1	11 350	19 421	35,1	35 908

QUELLE: STADT ZÜRICH