



# Zürich 2

Lokalzeitung für Wollishofen, Enge, Leimbach  
und Adliswil

Erscheint 1-mal wöchentlich, am Donnerstag Herausgeber: Lokalinfo AG, Buckhauserstrasse 11, 8048 Zürich Verlag: Tel. 044 913 53 33, Fax 044 910 87 72, www.lokalinfo.ch

## «Wir sind nicht gegen Autos, sondern für den ÖV»

Die Umweltorganisation umverkehR kritisiert die rotgrüne Stadtregierung hart und hofft auf ein Ja ihrer Initiative – nicht des lauen Gegenvorschlages.

Lorenz Steinmann und Thomas Hoffmann

**Marianne Gehring und Christian Harb, sind Sie nie mit dem Auto in Zürich unterwegs?**

Harb: Ganz selten, eigentlich nur, wenn ich mit Mobility Möbel transportiere.

Gehring: Ich arbeitete vor meinem jetzigen Job bei der Stadt, kontrollierte Bachläufe und brauchte ein Auto. Die Staus nervten mich.

**Wenn Ihre Initiative angenommen würde, müsste die Stadt den motorisierten Individualverkehr innert zehn Jahren von heute 36 auf 26 Prozent senken. Das geht doch nur, wenn man Strassen abreisst.**

Harb: Stop. Wir wollen den Verkehr verlagern, nicht reduzieren. Und das Ziel von 10 Prozent weniger Autoverkehr ist relativ. Wenn in jedem zehnten Auto zwei Personen sitzen, haben wir 10 Prozent weniger Autoverkehr.

Gehring: Wir sind nicht gegen den Autoverkehr. Aber unsere Forderung ist realistisch. So gibt es weniger Staus. Im Initiativkomitee sitzt auch ein Gewerbler, er setzt sich genau darum für unsere Initiative ein.

**Neue Hauptstrassen dürften nur gebaut werden, wenn die Kapazität des gesamten Strassennetzes nicht erhöht wird. Würde man dieses Prinzip auf den öffentlichen Verkehr anwenden, heisst das: Man darf zwar neue Tramlinien bauen, aber die Zahl der Trambenutzer darf nicht steigen. Ist diese Kapazitätsplafonierung nicht gemein gegenüber den Autofahrern?**

(beide lachen) Harb: Nochmals: Wir haben nichts gegen Autofahrer.



Marianne Gehring und Christian Harb wollen dem ÖV mehr Schub geben, dank der Städteinitiative. Abstimmungstermin ist der 4.9.2011. Foto: ls.

Gehring: Umfragen bei Autofahrern haben gezeigt, dass 20 Prozent ihrer Fahrten problemlos mit ÖV oder Velo möglich wären. Und dank besserem ÖV-Angebot findet sowieso eine Verlagerung statt.

**Die Stadt soll insbesondere die Tangentialverbindungen des ÖV fördern. Das macht sie doch bereits, etwa mit dem Tram Zürich West und dem Tram über die Hardbrücke.**

Harb: Das Tram Zürich West ist keine Tangentialverbindung. Und: Die Nachfrage bei diesem Tram ist einfach zweifelhaft, der Bus 54 fährt meist leer; ein grosser Teil des Nachfragepotentials wird durch den Bahnhof Hardbrücke viel besser erschlossen. Im cityfernen Neu-Affoltern hingegen werden zahllose neue Wohnbauten hochgezogen, ohne dass sich etwas beim ÖV-Angebot signifikant ändert. Auch die Anwoh-

ner an der Linie im Werdhölzli bekommen statt dem 4er ein Tram zum HB und mit der Eröffnung des Trams Hardbrücke dann nur noch die Linie 8. Sie verlieren die Direktverbindung in die Innenstadt.

**Ihrer Meinung nach hat sich das öV-Angebot in den letzten 20 Jahren nur punktuell verbessert – und für viele Leute sogar verschlechtert. Haben Sie konkrete Beispiele?**

Harb: Die Frequenzen in den Spitzenzeiten wurden von 6 auf 6,7 Minuten und heute gar auf 7,5 Minuten ausgedünnt – ein ÖV-Abbau von 20 Prozent! Verstärkungslinien wurden bei der Eröffnung der S-Bahn aufgehoben (Tram 10 fuhr ursprünglich bis Farbhof und Seebach, 6 bis Wollishofen, 15 bis Oerlikon) – obwohl auf diesen Abschnitten nur wenige von der S-Bahn profitiert haben. Direkte City-Verbindungen z.B. von

Witikon und Leimbach fehlen immer noch. Und: die Tarife wurden kontinuierlich erhöht, übertragbare Regenbogenabos gestrichen.

**Sie fordern ein durchgehendes Veloroutennetz entlang der Hauptachsen. Wo liegen für Sie die Schwachpunkte beim heutigen Velonetz?**

Gehring: Es fehlt ein durchgehendes Velonetz. Die bestehenden Velowege sind zudem uneinheitlich. Es reicht einfach nicht, auf den Trottoirs Velozeichen aufzumalen. Den Velos gehört mehr Platz eingeräumt!

Harb: Ja, die Präsenz für Velos muss stärker werden. Es fehlt auch an klarer Farbgebung auf den Strassen. Ein Aufreger – als Beispiel – ist die Sanierung der Hardbrücke für 100 Millionen. Trotzdem gab's keine gescheite Lösung für die Velos.

**Der rot-grüne Stadtrat lehnt die Initiative ab. Sind Sie enttäuscht?**

Harb: Jede Initiative ist eine Kritik an der bestehenden Ordnung und stört das Tagesgeschäft. Klar sind wir enttäuscht. Der Stadtrat ist uns Null entgegengekommen, im Gegensatz etwa zu Winterthur oder Basel. Und in Basel ist die Verkehrssituation mindestens so kompliziert. Die Basler Regierung hat sich – im Gegensatz zu Zürich – etwas überlegt.

### Um was gehts?

Die Städteinitiative will den ÖV, Fuss- und Veloverkehr fördern und eine Kapazitätserhöhung von Haupt- und Hochleistungsstrassen unterbinden. Dazu will sie den ÖV innert 10 Jahren um 10 Prozent erhöhen. Die Initiative kommt am 4. September zur Abstimmung. Bis Redaktionsschluss waren SP, Grüne, GLP, CVP, SD, EVP und AL für die Initiative. Der Stadtrat ist im Gegensatz zum Gemeinderat lediglich für den Gegenvorschlag. SVP und FDP haben sich bis Redaktionsschluss noch nicht entschieden. (ls.)

### Die Macher

Christian Harb (45) ist Co-Präsident von umverkehR und wohnt im Kreis 4. Er ist seit 1994 bei umverkehR dabei. Der studierte Raumplaner und Archäologe ist Geschäftsführer von Palafittes, dem Verein, der kürzlich den europäischen Pfahlbauten zum Unesco-Weltkulturerbe verholten hat.

Die Umweltwissenschaftlerin Marianne Gehring (32) wohnt in der Enge und ist Kampagnenleiterin aller Städteinitiativen in der Schweiz. Sie ist ebenfalls seit 1994 bei der schweiz-weit tätigen Umweltorganisation, die etwa 6000 Mitglieder und Sympathisanten hat. (ls.)

Gehring: Wir sind halt unbequem und das passt dem Stadtrat nicht. Der Stadtrat ist zwar im Klinsch mit dem Kanton, aber er sucht oft auch Ausreden, um nichts ändern zu müssen. Beispiel Tempo 30 bei der Breitensteinstrasse am der Limmat.

**Was halten Sie vom Gegenvorschlag des Stadtrates?**

Gehring: Er beinhaltet keinen Impuls für eine neue Verkehrspolitik.

Harb: Er zementiert die jetzige ungenügende Situation, leider.

**In Genf und St. Gallen wurde die Städteinitiative angenommen, in Luzern und St. Gallen der Gegenvorschlag. Wie schätzen Sie die Chancen der Volksinitiative in Zürich ein?**

Gehring: Für ein Ja zur Initiative müssen wir fest kämpfen. Aber: Wir haben eine realistische Chance, weil der Gemeinderat dafür ist. Doch der Gegenvorschlag des Stadtrates bindet auch Stimmen. Dieses Ja bringt nichts.

Harb: Wir sind für eine Aufwertung der Quartiere. Und die Hälfte der Zürcher Haushalte ist immerhin autofrei. Wir haben gute Chancen.