

Noch mehr Schub für grünen Verkehr



In der Stadt Zürich wird über mehr Platz für Trams und Velos abgestimmt. Bild: key

ZÜRICH. Um einen Drittel will die sogenannte Städte-Initiative den motorisierten Privatverkehr in Zürich reduzieren. Und zwar innert zehn Jahren. «Nicht umsetzbar», sagt der Stadtrat und weilt für einen Gegenvorschlag. Abgestimmt wird diesen Sonntag.

ANNA WEPFER

Weniger Autos und Motorräder, dafür mehr Fussgänger und Velofahrer, mehr S-Bahnen, Trams und Busse: Die Initiative «Zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» hat eine deutliche Umverteilung auf den Zürcher Strassen zum Ziel. Hinter dem Begehren steht die Umweltorganisation Umverkehr. Sie hat in mehreren Schweizer Städten ähnliche Initiativen eingereicht (siehe auch Kasten).

Die Zürcher Vorlage verlangt konkret eine Änderung in der Gemeindeordnung. Dort soll in einem neuen Artikel festgeschrieben werden, dass die Stadt Massnahmen für den Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs ergreift. Gemeint sind damit vor allem Lärm und Luftverschmutzung ebenso wie verstopfte Strassen in der Innenstadt und in den Wohnquartieren.

Darum soll die Stadt bei der Verkehrsplanung konsequent auf ÖV und Langsamverkehr setzen. Zwar dürften auch mit der Initiative weiterhin Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen gebaut und erweitert werden. Allerdings müsste der motorisierte Indi-

vidualverkehr (MIV im Fachjargon) im Gegenzug an einem anderen Ort reduziert werden. Insgesamt – und auch das soll künftig in der Gemeindeordnung stehen – dürfte der MIV-Anteil auf Stadtgebiet nicht mehr zunehmen.

Im Gegenteil. Denn die Initiative will der Stadt ein ehrgeiziges Zwischenziel vorschreiben: Innert zehn Jahren soll der Anteil der Motorfahrzeuge am Gesamtverkehr sogar um 10 Prozentpunkte zurückgehen. Öffentlicher und Langsamverkehr müssten entsprechend zunehmen. Heute gehen von allen in der Stadt zurückgelegten Verkehrswegen 36 Prozent auf das Konto des MIV. Mit der Initiative dürften es im Jahr 2021 nur noch 26 Prozent sein. Um das zu erreichen, müsste die Zahl der in Zürich verkehrenden Privatautos und Motorräder um rund einen Drittel sinken.

Vielleicht mit Road Pricing?

Für den rot-grünen Stadtrat ist klar: Dieses Ziel ist innerhalb der Zehnjahresfrist nicht umzusetzen. Der ohnehin geplante Ausbau von ÖV und Velowegen reiche bei Weitem nicht, um die geforderte Verlagerung vom privaten auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen. Ein MIV-Anteil von 26

Prozent sei nur denkbar unter grossem finanziellem Einsatz und mit einschneidenden Massnahmen: etwa mit dem Abbau von Fahrspuren oder mit Road Pricing.

Abgesehen von dieser allzu ehrgeizigen Vorgabe ist die Initiative dem Stadtrat aber durchaus sympathisch. Sie renne sogar offene Türen ein, schreibt er in der Abstimmungszeitung. Denn die Initiative decke sich weitgehend mit der Verkehrspolitik des Stadtrats sowie dem Fernziel 2000-Watt-Gesellschaft, das bereits in der Gemeindeordnung steht.

Der Stadtrat spricht sich darum für den vom Gemeinderat ausgearbeiteten Gegenvorschlag aus. Dieser will den bestehenden Artikel zur 2000-Watt-Gesellschaft um einen Absatz ergänzen. Dieser soll zwar die «Bevorzugung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs» sowie den Schutz des öffentlichen Raums festschreiben, ohne aber konkrete Ziele zu setzen. Den Befürwortern der Initiative ist diese Formulierung zu schwammig.

Während der Stadtrat gegen die Initiative und für den Gegenvorschlag ist, hat der Gemeinderat im Juni beide Varianten zur Annahme empfohlen. Nun hat das Stimmvolk das letzte Wort. Von den Parteien sind SP, Grüne, GLP, EVP, AL und SD für Initiative und Gegenvorschlag, FDP und SVP sind gegen beides, die CVP ist gegen die Initiative und hat beim Gegenvorschlag Stimmfreigabe beschlossen.

Initiative trotz Niederlagen auf Erfolgskurs

Die Umweltorganisation Umverkehr hat es sich zum Ziel gemacht, in der Schweiz den öffentlichen und den Langsamverkehr zu fördern. Im Jahr 2008 hat sie in fünf Schweizer Städten entsprechende Initiativen eingereicht. Da diese jeweils einen ähnlichen Wortlaut haben, werde sie gemeinhin «Städte-Initiativen» genannt. Zürich ist die letzte Stadt, die über ihre Städte-Initiative abstimmt. In den vier anderen Städten gibt es bereits Entscheide:

In St. Gallen forderte die Initiative, das gesamte Verkehrswachstum müsse in Zukunft mit dem öffentlichen, sowie mit Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Die Initiative wurde im März 2010 mit 59 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen. In

Basel und Luzern waren die Forderungen der Initiative dieselben wie in Zürich (siehe Haupttext). In beiden Städten obsiegte aber ein vom Parlament ausgearbeiteter Gegenvorschlag, der die Anliegen der Initiative zwar aufnahm, die Zielvorgabe aber abschwächte oder ganz kippte.

In Winterthur verlangte die Initiative, den Anteil des öffentlichen und des Langsamverkehrs bis 2025 um 10 Prozentpunkte zu steigern. Der vom Gemeinderat gutgeheissene Gegenvorschlag wollte eine Steigerung von 8 Prozentpunkten. Da Umverkehr die Initiative zugunsten des Gegenvorschlags zurückzog und es kein Referendum gab, wurde der Gegenvorschlag im August ohne Volksabstimmung rechtsgültig.

Obschon die Städte-Initiative mit Ausnahme von St. Gallen also überall einem Gegenvorschlag unterlag, sprechen die Initianten von einem «Siegeszug». Tatsächlich hat die Initiative mehr bewirkt als die individuellen Lösungen in den fünf Städten. Diese haben sich nämlich im Januar 2010 zusammengeschlossen und gemeinsam eine «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» unterzeichnet. Inzwischen haben über 50 Städte in der Schweiz diese Charta ratifiziert. Aufgrund des positiven Echos gründeten die fünf Erstunterzeichnenden schliesslich die «Städtekonferenz Mobilität», der heute 17 Mitglieder angehören. Sie erarbeiten gemeinsam zukunftsfruchtige Strategien für den Stadtverkehr. (awe)