

# SVP-Hilfe für Zürichs Autogegner

Die Stadt Zürich will den Autoverkehr massiv einschränken und hat einer radikalen Initiative zugestimmt. Gewerbler und Bürgerliche fürchten um die Attraktivität der grössten Schweizer Stadt. Mitschuld am Schlamassel hat eine unsinnige Abstimmungsempfehlung der SVP. *Von Alex Reichmuth*



«Nicht umsetzbar»: SVP-Fraktionspräsident Tuena (l.), Grüne-Stadträtin Genner.

Bei der Umweltorganisation «Umverkehr» rieb man sich am letzten Sonntag die Hände. Überraschend stimmte das Volk der Stadt Zürich der sogenannten Städteinitiative zu. Zudem gab das Volk der Initiative auch den Vorzug vor dem wesentlich gemässigeren Gegenvorschlag der Stadtregierung. Zürich muss nun innerhalb von zehn Jahren den Anteil des motorisierten Privatverkehrs um zehn Prozentpunkte senken. Was relativ harmlos tönt, ist in Wahrheit radikal: Heute beträgt der Anteil des Auto- und Lastwagenverkehrs 36 Prozent. Die Reduktion auf 26 Prozent bedeutet, dass mehr als jedes vierte Auto von Zürichs Strassen verschwinden muss.

Realistischerweise wären Strassensperrungen und Fahrverbote nötig, sollte die Initiative buchstabengetreu umgesetzt werden. Bei der Organisation Umverkehr behauptet man zwar, Massnahmen wie gezielte Spurreduktionen, neue Tram- und Buslinien sowie ein starker Ausbau des Velonetzes genügten, um den Autoverkehr wie vorgesehen zu reduzieren. Doch daran glaubt ausserhalb des Vereins kaum jemand. «Bei einer Annahme droht die Eskalation», warnte im Vorfeld der Abstimmung selbst der linksliberale *Tages-Anzeiger* vor einem Ja zur Initiative. Und die verantwortliche Stadträtin Ruth Genner, die sonst kaum eine Gelegenheit auslässt, den motori-

sierten Verkehr zu behindern, begründete die Ablehnung der Stadtregierung mit den Worten: «Ein Ja wäre unredlich.»

Auch wenn die Städteinitiative weit herum als «nicht umsetzbar» bezeichnet wird: Die bürgerlichen Parteien und das Gewerbe befürchten, dass der Stadtrat mit dem Support des Stimmvolks nun noch autofeindlicher politisiert als bisher schon. Mauro Tuena, Präsident der SVP-Fraktion im städtischen Parlament, erwartet Massnahmen wie die Verengung und den Abbau von Fahrspuren, die Reduktion von Parkplätzen und die Einführung von Roadpricing (Gebühren für Autofahrten in der Stadt). «In der zuständigen Kommission war vorübergehend sogar vom Abriss der Hardbrücke die Rede», weiss Tuena. Die Hardbrücke ist eine zentrale Verkehrsachse in Zürich. Roger Tognella, Fraktionschef der FDP, befürchtet eine «Lahmlegung der Innenstadt» durch neue Hindernisse für den motorisierten Verkehr. «Bei einigen Strassen und Plätzen ist es schon heute so weit, dass nichts mehr geht.» Gewerbetreibende und Dienstleister im Herzen der Stadt, die für Lieferanten und Kunden erreichbar sein müssen, könnten unter diesen Bedingungen nicht mehr existieren und würden verdrängt.

Beim städtischen Gewerbeverband sieht man vor allem Konflikte zwischen dem Kan-

ton und der Stadt kommen. «Der Kanton wird nicht zulassen, dass die Stadt den Verkehr auf den Hauptachsen kappt», sagt Richard Späh, Präsident des Gewerbeverbands. Das Problem der knapp werdenden Verkehrsfläche könne man zwar lösen, indem Zürich vermehrt Tunneln baue. Da es den Autogegnern aber um eine Verteufelung des motorisierten Verkehrs gehe, sei mit nüchternen Lösungsansätzen leider nicht zu rechnen, meint Späh.

## «Fataler Fehler»

Mitschuld daran, dass die Städteinitiative umgesetzt werden muss, ist aber ausgerechnet deren radikalste Gegnerin: die SVP. Sie gab im Vorfeld zwar eine doppelte Nein-Parole heraus zur Initiative sowie zum Gegenvorschlag, der lediglich den öffentlichen Verkehr und das Velofahren stärker fördern wollte. Doch bei der Stichfrage, bei der die Wahlberechtigten zwischen Initiative und Gegenvorschlag entscheiden mussten, empfahl die SVP Enthaltung. Am letzten Wochenende wurde die Städteinitiative nun mit 52,4 Prozent angenommen, der Gegenvorschlag hingegen mit 64,3 Prozent. Bei der Stichfrage schwang aber die Initiative knapp obenauf. Den Ausschlag zugunsten der Initiative machten lediglich 639 Stimmen. Auffallend waren die über 8000 Enthaltungen bei der Stichfrage, was offensichtlich auf die Anweisung der SVP zurückzuführen ist. Hätte nur ein Bruchteil dieser über 8000 Stimmberechtigten dem Gegenvorschlag den Vorzug gegeben, wäre die Städteinitiative gebodigt gewesen.

Der Ärger über die Abstimmungsempfehlung der SVP ist deutlich zu hören. Die SVP habe «falsch gepokert», sagt Gewerbeverbandspräsident Späh. Von einem «fatalen Fehler» spricht Roger Tognella von der FDP: «Es war ein Fauxpas, Stimmfreigabe bei der Stichfrage zu empfehlen.» Roger Liebi, Präsident der SVP der Stadt Zürich, gibt zwar zu, dass die Empfehlung «unbestritten unglücklich» gewesen sei. Er verweist aber darauf, dass die Delegiertenversammlung der Partei diese auf einen Antrag demokratisch beschlossen habe. Die SVP musste am Abstimmungssonntag aber nicht nur die bösen Blicke der bürgerlichen Partner aushalten, sondern konnte auch Dank entgegennehmen – von den Initianten. «Wir haben uns bei der Partei bedankt, wenn auch nur inoffiziell», bestätigt Thomas Stahel von der Organisation Umverkehr. «Ohne die SVP hätte es kaum gereicht.» ○