

# Baut Radwege, aber lässt den öV in Ruhe

Die rot-grünen Parteien bejubeln das Urnen-Ja zum Zürcher Verkehrsrichtplan als Freipass für den Umbau der Stadt. Dabei wäre es der Moment, mit dem Bewirtschaften von Problemen aufzuhören. Von Michael von Ledebur



Die Forderung nach mehr Velowegen in Zürich ist für die rot-grünen Parteien ein dankbares Werbevehikel (Auszeichnung des Velowegs entlang der Scheuchzerstrasse).

CHRISTIAN BEUTLER/KEYSTONE

Velowege und Tempo 30 total: Das ablaufende Jahr war in mehrfacher Hinsicht eine Zäsur für die Zürcher Verkehrspolitik. Einstige Extremforderungen, wie Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsachsen, sind zum rot-grünen Mainstream geworden. Mit dem seltsamen Effekt, dass sich die Vertreter des öffentlichen Verkehrs plötzlich als Gegenspieler des Veloverkehrs sehen. Aus dem Blick gerät, was sachgerecht wäre: Velowege rasch bauen, aber den öffentlichen Verkehr nicht schwächen. Das Auto nicht verteufeln, sondern offen sein für intelligente Lösungen. Zehn Grundsätze, dies es jetzt zu beherzigen gilt:

■ **Baut jetzt endlich Velowege.** Das Ja zum neuen Verkehrsrichtplan vom vergangenen Sonntag hätte es zur Klärung dieser Frage nicht bedurft: Die Zürcherinnen und Zürcher wollen bessere Velowege. Dass es auch im Jahr 2021 noch vorkommt, dass ein Veloweg unvermittelt auf einer Hauptverkehrsachse endet, ist unverständlich. Nach dem mehrfachen Urnen-Ja muss das Tiefbauamt das Netz auf Quartierstrassen möglichst rasch erstellen, den vielen technischen Widerständen in Zürichs engem Strassenraum zum Trotz. Ausgerechnet die erklärte Velopartei SP hat die erste geplante Velovorzugsroute im Seefeld mit einer Einsprache torpediert. Nach ihrem Geschmack werden zu wenig Parkplätze abgebaut, und – o Schreck – die Veloroute ist nicht komplett autofrei. Solche ideologischen Störmanöver sind kontraproduktiv.

■ **Entflechtet den Verkehr.** Velovorzugsrouten in Quartierstrassen reichen der Velolobby nicht: Sie drängt auch auf die Hauptverkehrsachsen. Dort soll sich alles dem Langsamverkehr unterordnen. Und bewusst sollen Velostreifen dem Spurabbau dienen. Es gibt für Velofahrer keinen zwingenden Grund, auf einer Hauptverkehrsachse zu fahren, wenn es

Zürichs Verkehrsmix ist fast weltweit unerreicht, mit anteilmässig weniger Automobilisten (25 Prozent) als in Amsterdam (28) oder Kopenhagen (33).

ein oder zwei Häuserzeilen entfernt eine Alternative in einer beschaulicheren Quartierstrasse gibt. Bezeichnend ist das Beispiel Hohlstrasse im Kreis 4: Dort haben die rot-grünen Parteien im Stadtparlament eine Sanierung verweigert – notabene eine mit Velostreifen, der aber zu wenig breit sei. Man könne «keinen Projekten zustimmen, wenn sich der Autoverkehr nicht vermindert», hiess es von der AL unverblümt. Das ist reine Ideologie. Es braucht eine Entflechtung der Verkehrsträger, keine weitere Durchmischung.

■ **Hört auf, immer aufs Ausland zu schielen.** Oh, wie schön ist Amsterdam – in Kopenhagen, da möchte ich sein: Die Hymne auf die ausländischen Vorbilder wird immer abgespielt, wenn die «Velostadt» Zürich gefordert wird. Natürlich ist es gescheit, vom Ausland zu lernen. Aber Städtevergleiche hinken. Der Zürcher Strassenraum ist viel enger als anderswo, Zürich hat mehr Schneetage als Amsterdam und ist hügliger als Kopenhagen – Letzteres ein Unterschied, der durch das E-Bike etwas eingeebnet, aber nicht beseitigt wird. Und wenn man schon vergleicht: Zürichs Verkehrsmix ist fast weltweit unerreicht, mit anteilmässig weniger Automobilisten (25 Prozent) als in Amsterdam (28) oder Kopenhagen (33).

■ **Kein Geld aus dem Fenster werfen.** Der öV ist das einzige städtische Verkehrsmittel, das den zu erwartenden Mehrverkehr der Zukunft aufnehmen kann. Es ist deshalb unglaublich, dass die rot-grüne Stadtregierung den öV torpediert hat, indem sie diesen Sommer den Grundsatzentscheid pro Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsachsen gefällt hat. Weil es in Zürich für den öV wenig Eigentrassees gibt, müsste sich auch der öV an die tiefe Geschwindigkeit halten. Die Kostenfolge: 80 Millionen Franken einmalig unter anderem für zusätzliche Fahrzeuge,

20 Millionen Franken jährlich für den Betrieb. Der Kanton wird sich an diesen Kosten nicht beteiligen – die Stadt muss entweder ihre in den nächsten Jahren ohnehin negative Rechnung weiter belasten. Oder sie muss handfeste Abstriche am Angebot machen, sprich: Linien streichen. Das kann es nicht sein.

■ **Tastet den öV nicht an.** Gravierender noch als die Kosten sind die Auswirkungen von «generell 30» auf die Zuverlässigkeit von Tram und Bus. Der Einwand, ein paar Minuten mehr Fahrzeit seien doch kein Problem, geht an der Sache vorbei: Eine kleine Verzögerung kann im komplexen Zürcher ÖV-System grosse Auswirkungen haben. Fehl geht weiter der auch hier oft bemühte Vergleich mit Städten im Ausland, wo Tempo 30 angeblich rasch zur neuen Selbstverständlichkeit geworden sei. Erstens fährt der öV in Paris, Mainz oder Graz grösstenteils auf Eigentrassees und ist von der Temporeduktion gar nicht betroffen. Zweitens ist die ÖV-Priorisierung an Verkehrsknotenpunkten in Zürich bereits so optimiert, dass sich der Zeitverlust eben nicht wie in anderen Städten auffangen liesse. Es wäre ein Schildbürgerstreich, würde man den weltweit bewunderten Zürcher öV auf diese Weise schwächen.

■ **Löst das Lärmproblem, aber anders.** Der Zürcher Stadtrat begründet Tempo 30 mit dem Lärmschutz. Das ist ein legitimes Anliegen. Aber es lässt sich anders erreichen. So wirken lärmarme Beläge nachweislich effektiver als die Temporeduktion. Aber selbst wenn konsequent Tempo 30 eingeführt und zugleich überall Lärmbeläge eingebaut würden, lebte ein Grossteil der heute lärmbelasteten Personen nach wie vor an Orten über den Grenzwerten. Der richtige Weg ist darum das Bauen im Lärm, mit moderner Dämmung und Verglasung. Die eidgenössische Lärmschutzverordnung gehört angepasst – wobei es in einer Stadt nicht der Anspruch sein kann, überall bei offenem Fenster zur Strassen-seite hin ruhig zu schlafen, wie dies die Verordnung heute einfordert.

■ **Redet mit den City-Vertretern.** Zu den bedenklichen Entstehungsumständen des neuen Verkehrsrichtplans gehört, dass sich Gewerbevertreter und Detailhändler in der Innenstadt völlig übergangen fühlen. Dass mit dem Ende des historischen Parkplatzkompromisses von 1996 nun ein Parkplatzumbau ohne Untergrenze möglich ist, erfüllt diese mit Sorge. Anders als oft dargestellt weiss das Gewerbe um den Wert autofreier Zonen. Aber es gibt nun einmal Läden, die auf Parkplätze angewiesen sind. Es ist eher eine Frage des «wo» als des «wie viel». Dieses Fachwissen muss beim sich abzeichnenden Parkplatzabbau unbedingt berücksichtigt werden.

■ **Findet Lösungen fürs Gewerbe.** Mit dem Parkbussenzettel machen viele Gewerbetreibende in der Stadt Zürich fast täglich Bekanntschaft. Weil Parkplätze im Stadtzentrum wie in den Quartieren rarer werden, braucht es eine Parkkarte für Handwerker. Parkieren soll überall erlaubt sein, wo daraus keine schwerwiegenden Probleme entstehen. Nicht weniger wichtig wäre es, bei der Verkehrsplanung die Bedürfnisse der wenigen verbliebenen Industriebetriebe abzuholen: Deren Camionneure werden im immer enger werdenden Strassenraum vor grosse Probleme gestellt.

■ **Denkt über Mobility-Pricing nach.** Zürich ist keine Autostadt, und sie soll auch keine sein. Das Auto kann die urbanen Verkehrsprobleme nicht lösen, schon gar nicht bei über 80 000 erwarteten zusätzlichen Bewohnerinnen und Bewohnern bis 2040. Der Anteil der Autofahrenden in der Stadt ist rückläufig, dieser Trend wird sich fortsetzen. Falsch ist es aber, das Auto zu verteufeln. Die städtischen Grünen sehen nicht einmal für die E-Mobilität mit weniger Lärm und weniger Abgasen einen Platz in der Stadt und sprechen von Spielzeugen von «Tesla-Boys» aus dem Silicon Valley. Eine fortschrittsfeindliche Einstellung. Noch besitzt ein grosser Teil der Stadtzürcher Haushalte ein Auto. Manche sind schlicht darauf angewiesen. Es gäbe intelligentere Lösungen als immer neue Schikanen. Kommt man tatsächlich an den Punkt, an dem man den nötigen motorisierten Individualverkehr vom unnötigen unterscheiden muss, ist der Weg über den Preis der richtige, liberale Ansatz. Es ist deshalb angezeigt, über Mobility-Pricing für alle Verkehrsträger nachzudenken.

■ **Hört auf, immer noch mehr zu fordern.** Eigentlich ist es banal: In der Verkehrspolitik bringen Maximalansprüche nichts. Jeder Strassenabschnitt und jede Kreuzung braucht die jeweils richtige Lösung. Mit dem Giesskannenprinzip schafft man nur neue Probleme. Aber die Verkehrspolitik ist in der Stadt Zürich zum ideologischen Schlachtfeld geworden, übrigens zur Verwunderung älterer Sozialdemokraten, die in der Umgestaltung des Strassenraums in erster Linie eine Aufwertung mit Folgen für die Mieterinnen und Mieter erkennen.

Es braucht nun aber weder weitere Velodemos noch weitere Vorstösse. Die rot-grünen Kräfte, die Zürich seit drei Jahrzehnten regieren, sollten umsetzen, was das Volk beschlossen hat. Sonst setzen sie sich dem Vorwurf aus, Probleme zu bewirtschaften, statt sie zu lösen.