

# Wie viele Autos verträgt Zürich?

Zürich stimmt am 24. September über einen Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ab. Damit wollen Regierung und Parlament Raum für den Privatverkehr sichern. Ein Streitgespräch zwischen Velofahrerin Tiana Angelina Moser und Autofahrer Mauro Tuena.

Mit Tiana Angelina Moser und Mauro Tuena sprach Daniel Schneebeli

## Wie viele Autos haben Sie in Ihrem Haushalt, und wofür werden die gebraucht?

**Tiana Angelina Moser:** Wir haben ein Familienauto. Ich brauche es aber selten. In Zürich bewege ich mich vorwiegend mit dem Velo. Für grössere Distanzen fahre ich Zug. Mit drei kleinen Buben ist es ab und zu aber entlastend, wenn man das Auto nehmen kann, vor allem wenn man viel zu transportieren hat.

**Mauro Tuena:** Ich habe ein Auto und brauche es für die Arbeit. In unserer Computerfirma in Zürich-Enge bin ich fürs Technische zuständig und muss häufig mit Material zu Kunden fahren. Das ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht möglich. Ich bin also aus gewerblichen Gründen auch in der Stadt aufs Auto angewiesen. Ich brauche es aber auch privat, etwa zum Einkaufen. Nach Bern fahre ich mit dem Zug, da die Autobahn fast immer verstopft ist.

## Sie leben beide in Zürich.

### Wie beurteilen Sie den Autoverkehr in der Stadt?

**Tuena:** In Zürich wird alles getan, um den motorisierten Individualverkehr zu drangsaliieren. Man baut Spuren und Parkplätze ab. Es gibt Leute, die mit dem Auto in Zürich einkaufen wollen. Autokunden bringen dem Gewerbe volkswirtschaftlich am meisten Umsatz. Ich bedaure, dass etwa Goldküstenbewohner durch die Stadt müssen, wenn Sie Richtung Westen fahren wollen. Es braucht jetzt dringend den im Richtplan eingetragenen Tunnel von der Allmend Brunau nach Dübendorf.

**Moser:** Um sich im dicht bebauten urbanen Gebiet zu bewegen, ist das Privatauto meist ungeeignet. Es gibt viel effizientere Verkehrsmittel. Darum müssen wir etwa Pendler motivieren, nicht mit dem Auto in die Stadt zu fahren.

**Tuena:** Wie soll das städtische Gewerbe überleben ohne die Kunden?

**Moser:** Über 80 Prozent der Besucher kommen ohne Auto in die Stadt und bringen 75 Prozent des Umsatzes.

**Tuena:** Eben, den guten Umsatz bringen die Autofahrer. Am Münsterhof wurden die Autos verdrängt, und jetzt haben die Läden einen brutalen Umsatzeinbruch. Die Kunden kaufen jetzt an der Peripherie ein, etwa in Wallisellen.

**Moser:** Die fehlenden Autos sind nicht der Grund für Umsatzeinbrüche. Da sind die Konkurrenz durch den Onlinehandel und der starke Franken entscheidend.

**Tuena:** Der grosse Parkplatz hat den Geschäften am Münsterhof Umsatz gebracht, Punkt.

**Moser:** Ohne die Autos auf dem Münsterhof ist die Lebensqualität in Zürich gestiegen.

**Tuena:** Aber die Läden gehen ein. Ein durchschnittlicher Parkplatz bringt den Läden in Zürich einen Jahresumsatz von 300 000 Franken, das hat eine Studie des städtischen Tiefbauamtes unter Ruth Genner ergeben.

**Moser:** Das ist eine Verkennung der Realität. Digitalisierung und Onlinehandel sind die viel grösseren Herausforderungen als gestrichene Parkplätze.

## Künftig müssten Verminderungen der Leistungsfähigkeit von Strassen im umliegenden Strassennetz mindestens ausgeglichen werden. Was ist darunter zu verstehen?

**Moser:** In diesem Satz kommt ein total veraltetes Verkehrsdenken zum Ausdruck. In der Verfassung steht heute schon: Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des Gesamtverkehrs sowie für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. Diese Formulierung gewährleistet die Gleichberechtigung der Verkehrsmittel.

**Tuena:** Das ist ja unbestritten.

**Moser:** Mit dieser Vorlage wird der Strassenverkehr überall einseitig priorisiert. Es gibt kein Patentrezept, das wir überall durchdrücken können. Je nach lokaler Situation sind andere Verkehrsmittel am effizientesten.

**Tuena:** Diese Vorlage will den Privatverkehr nicht priorisieren, es soll nur der Istzustand verankert werden.



Welches Argument verfangt? Tiana Angelina Moser ist gegen die Vorlage...

## Tiana Angelina Moser Nationalrätin GLP

Die 38-jährige Zürcher Oberländerin Tiana Angelina Moser ist seit 2007 Nationalrätin und führt seit 2011 die Fraktion der Grünliberalen. Die Politik- und Umweltwissenschaftlerin lebt heute mit ihrer Familie in Zürich. Sie arbeitete unter anderem am Forschungsinstitut WSL in Birmensdorf und bis 2010 an der ETH Zürich. Ihre Freizeit verbringt sie gerne draussen in der Natur. (sch)

**Moser:** Doch der private Autoverkehr darf nicht noch mehr eingeschränkt werden.

**Tuena:** Es steht ja weiterhin in der Verfassung, dass der öffentliche Verkehr gefördert werden soll.

## «Wenn wir den Stau abbauen wollen, müssen wir uns über den Gesamtverkehr Gedanken machen.»

Tiana Angelina Moser

**Nehmen wir als konkretes Beispiel die Bellerivestrasse in Zürich. Hier möchte die rot-grüne Mehrheit im Gemeinderat zwei von vier Spuren für Bus und Velos frei machen. Wie soll das gehen?**

**Tuena:** Man kann diese Spuren nicht abbauen. Das finden sogar die Stadträte Richard Wolff und Filippo Leutenegger und Stadtpräsidentin Corine Mauch. Die negativen Folgen wären zu gross.

**Moser:** Die Mehrheit des Parlaments will es aber so. Wenn der Gegenvor-

schlag zur Anti-Stau-Initiative angenommen wird, ist das Projekt kaum noch zu realisieren. Der Privatverkehr müsste dann wohl auf die Seefeldstrasse oder auf die Dufourstrasse umgeleitet werden.

**Tuena:** Dieser Spurbau würde die Kapazität um 50 Prozent verringern. Der Freisinnige Marc Bourgeois hat vorgeschlagen, den motorisierten Verkehr in Röhren am Seebecken umzuleiten. Das ist eine gute Idee, aber sie wurde natürlich vom Parlament verworfen.

**Moser:** Es ist nicht zukunftsweisend, eine vierspurige Strasse mitten in die Stadt zu führen. Es wäre wichtig, dass man die Bellerivestrasse verkehrsberuhigen könnte.

### Warum?

**Moser:** Weil sie das Quartier zerschneidet. Das Seefeld ist ein sehr wertvolles Gebiet. Innovativer wäre der GLP-Kompromiss im Gemeinderat. Er schlägt drei Spuren vor, eine davon wechselseitig befahrbar. Dazu ein Veloweg auf der Bellerivestrasse.

**Die Stadträte von Zürich und Winterthur sind gegen die Vorlage, weil Sie fürchten, dass künftig Busse im Verkehr stecken bleiben, weil es keine neuen Busspuren mehr geben kann. Wie berechtigt sind diese Befürchtungen?**

**Tuena:** Nicht berechtigt. Man kann nämlich den Busverkehr auch bevorzugen, ohne die Kapazität der Strasse zu verringern. Wie etwa an der Rosengartenstrasse, wo die Busse mit einem Lichtsignal Vortritt bekommen. Das Problem dort ist, dass diese Ampel auch auf Rot wechselt, wenn kein Bus kommt. Sie dient so als Pflöckersystem. Das ist reine Schikane der Autofahrer.



...Mauro Tuena ist dafür. Fotos: Reto Oeschger

## Mauro Tuena Nationalrat SVP

Der 45-jährige Zürcher Mauro Tuena ist Präsident der städtischen SVP und seit November 2015 auch Nationalrat. Er ist in Zürich bereits seit 20 Jahren als Politiker aktiv. Tuena ist Computertechniker und besitzt zusammen mit seinem SVP-Nationalratskollegen Alfred Heer eine kleine Computerfirma in Zürich-Enge. Zudem ist der Junggeselle ein erklärter Schlagerfan. (sch)

**Tuena:** Warum wehren Sie sich denn, liebe Nationalratskollegin, gegen einen Tunnel nach Dübendorf?

**Moser:** Weil ein Kapazitätsausbau der Strasse nur mehr Autos anzieht und keine Verkehrsprobleme löst. Können wir jetzt wieder über die Vorlage reden?

## Wie soll man künftig Fussgänger, Behinderte und Kinder auf der Strasse schützen, wenn man den Autoverkehr nicht mehr verlangsamen darf?

**Moser:** Wenn wir die schwächsten Verkehrsteilnehmer schützen wollen, müssen wir verkehrsberuhigende Massnahmen ergreifen, diese werden mit dieser Vorlage erschwert oder verhindert.

**Tuena:** Diese Vorlage betrifft nur Staatsstrassen, also die Hauptverkehrsachsen, meist Einfallstrassen.

**Moser:** Ja, zum Beispiel die Forchstrasse in Zürich, die von vielen Kindern überquert werden muss.

**Tuena:** Man kann den Verkehr so steuern, dass die Kinder auch gefahrlos über die Forchstrasse kommen. Zum Beispiel mit grünen Wellen. Damit ist die Strasse einige Zeit für die Autos offen, dann wieder für die Fussgänger.

**Moser:** Die Befürchtungen sind sehr gerechtfertigt. Vor allem in Winterthur stehen die Busse häufig im Stau. Busse zu priorisieren, wäre künftig kaum mehr möglich, weil man die Leistungsverringern für den Autoverkehr kompensieren müsste, und das ist in einer Stadt sehr schwierig, ausser man drängt die Autos in die Wohnquartiere ab.

**Tuena:** Diese Initiative will flüssigen Individualverkehr, und davon profitieren auch Busse, welche die Strassen nutzen. Da haben die Stadträte von Winterthur und Zürich nicht zu Ende gedacht.

**Moser:** Das ist eine Illusion, erfahrungsgemäss werden mit mehr Kapazitäten auf der Strasse keine Staus abgebaut. Im Gegenteil, wenn wir den Stau abbauen wollen, müssen wir uns über den Gesamtverkehr und nicht nur über den Autoverkehr Gedanken machen.

## «In der Stadt Zürich wird alles getan, um den motorisierten Individualverkehr zu drangsaliieren.»

Mauro Tuena

**Tuena:** Das sind Sonntagsreden. Am Bucheggplatz wird der Verkehr mit einem Lichtsignal permanent aufgehalten. Dort stehen täglich Hunderte Gewerbetreibende unnötig im Stau. Damit werden täglich riesige volkswirtschaftliche Schäden angerichtet, im Kanton Zürich jährlich 140 Millionen Franken.

**Moser:** Wenn nur jene mit dem Auto in die Stadt fahren würden, die wirklich darauf angewiesen sind, würde kein Gewerbetreibender am Bucheggplatz im Stau stehen.