



SP ZÜRICH 9

DIE SEK
TIONSZEIT
SCHRIFT

**VOLKSINITIATIVE
FÜR SICHERE
VELOSTRASSEN**

**MENSCHEN
IM KREIS 9**

Interviews
mit Klaus
Güntensperger
und Emy Lalli

**EINLADUNG
MITGLIEDERVER-
SAMMLUNG**

zu unserer Volksinitiative
für sichere Velostrassen

**EINE NACHHALTIGE
MOBILITÄT IN ZÜRICH**

EDITORIAL

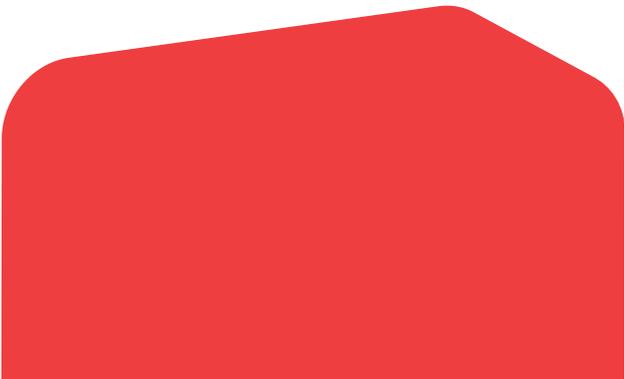
Liebe Leser*innen

Wir freuen uns, euch die allererste reguläre Ausgabe unserer neuen Sektionszeitschrift 9 zu präsentieren. Den Anfang machen wir mit zwei spannenden Interviews mit SP Sektionsmitgliedern, einem Veranstaltungskalender und einem Bericht zum Thema Verkehr.

Unsere AG Lokalpolitik lanciert eine Volksinitiative zum Thema sichere Velostrassen in der Stadt Zürich. Die Initiative will die Stadt verpflichten, ein sicheres und durchgängiges Netz von Velostrassen zu errichten. Nebst dem Ausbau des Streckennetzes der öffentlichen Verkehrsmittel ist auch ein enormes Potential für die vermehrte Nutzung des Velos als Standardverkehrsmittel in der Stadt vorhanden. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache. Heute benutzt etwa ein Drittel der Bevölkerung das

Velo regelmässig, wovon sich jedoch 80% im Strassenverkehr unsicher fühlen. Gerade mit dem Trend zur Umstellung auf E-Bikes ist das Thema Sicherheit im Veloverkehr von grosser Bedeutung. Wir berichten in dieser Ausgabe die Hintergründe und Details der Volksinitiative für sichere Velostrassen. Aus diesem Anlass laden wir euch zur Mitgliederversammlung am 5. September 2017 ein und freuen uns auf eure aktive Teilnahme an der Diskussion rund um die Initiative und eure Unterstützung.

Dieses Jahr hat sich im Vorstand der SP Zürich im Kreis 9 einiges geändert. Wir haben am 11. April an der Generalversammlung Pia Ackermann als Präsidentin verabschiedet. Wir danken Pia auf diesem Weg nochmals herzlich für ihren unermüdlichen Einsatz fürs Präsidium und wünschen ihr für die Zukunft alles Gute.





Neu ins Co-Präsidium wurden Anna Graff und Oliver Heimgartner gewählt. Die Wahl wurde von der Generalversammlung einstimmig bestätigt. Mit Freude haben wir den Nachwuchskandidierenden die Leitung der SP 9 übergeben. Ebenfalls wiedergewählt wurden Liv Mahrer als Vizepräsidentin SP 9, Fabio Coluccia als Kassier sowie Mathias Manz, Jann Lieberherr, Anna-Lea Graber und Kadire Idrizi.

Erfreulicherweise konnten wir den Vorstand mit vier engagierten Kandidaten personell vergrössern: Philipp Nussbaumer, Islam Alijaj, Hannes Gassert und Bernhard Buss wurden von der Generalversammlung einstimmig gewählt. Wir freuen uns auf die Verstärkung und die Zusam-

menarbeit für einen starken sozialdemokratischen Kreis 9!

Habt auch ihr Lust die Sektionsarbeit der SP Zürich im Kreis 9 mitzugestalten, in den AGs anzupacken, euch für den Vorstand zu bewerben, beim Flyern oder an Standaktionen mitzuhelfen?

Dann meldet euch unter:

vorstand@sp9.ch.

Wir freuen uns über jede Anfrage.

Nun wünschen wir euch viel Spass beim Lesen.

Liebe Grüsse

Das Redaktionsteam

Anna-Lea, Mati, Bernie und Tina

MENSCHEN

IM KREIS 9

Grossvater, Aktivist in Partei und manchmal im Quartier

Wer bist du?

Ich bin Klaus Güntensperger, 74, verheiratet mit Elisabeth, seit 1970. Unsere beiden erwachsenen Söhne haben je zwei Töchter, die wir oft hüten oder bei uns zu Besuch haben. Während 21 Jahren wohnten wir in Altstetten und nun seit 20 Jahren in Albisrieden. Nach 10 Jahren als Handwerker, Bandagist, in der Orthopädie, wechselte ich mittels Umschulung Abendschule zur Sozialarbeit. Während 18 Jahren war ich dann in der Jugend- und Familienhilfe im städtischen Jugendamt tätig. Danach leistete ich 13 Jahre Sozialarbeit im Wohnbereich im Sozialdienst der städtischen Liegenschaftsverwaltung, den ich aufgebaut habe.

Welche Freiwilligenarbeit verrichtest du im Kreis 9?

Seit 1980, im Jahr der Jugendunruhen in Zürich, bin ich Mitglied der SP und seit 1966 im VPOD. Ich beteilige mich an Standaktionen, Unterschriftensammlungen und an Kampagnen der SP. Darüber hinaus beteiligte ich mich auch immer wieder an Anliegen im Quartier.

Als die Stadt 1986-1990 im Dunkelhölzli Sportplätze und ein Verkehrsgarten plante, gründeten wir zusammen mit Quartierbewohner*innen die überparteiliche Bürger*innenaktion «Quartiergruppe Dunkelhölzli». Unser damaliger SP 9-Präsident Ruedi Winkler war auch mit dabei. Schliesslich gelang es dieses Vorhaben zu verhindern, das Naturgebiet Dunkelhölzli zu bewahren und bis heute zu schützen.

1986 initiierte die Abteilung Psychosoziale Medizin der Uni Zürich die Nachbarschaftshilfe

in Altstetten. Nach anfänglichen Startschwierigkeiten gründeten wir einen Trägerverein und eine professionelle Vermittlungsstelle, die Freiwillige an Hilfesuchende vermittelt. 8 Jahre war ich Präsident des Vereins. Die damals erste Nachbarschaftshilfe der Schweiz besteht jetzt seit 30 Jahren. Sie umfasst inzwischen den ganzen Kreis 9 und aktuell leisten rund 100 Freiwillige jährlich 8'900 Stunden nachbarschaftliche Einsätze.

1996 ging es dann um das Hallenbad Altstetten. Der damalige Stadtrat wollte es ersatzlos abbrechen. Das Bad war in baulich schlechtem Zustand und angeblich nicht mehr renovationsfähig. Zudem wies es schlechte Besucher*innenzahlen auf. Wiederum überparteilich regte sich Widerstand und führte schliesslich zur Gründung der Genossenschaft Hallenbad Altstetten mit Hauptinitiant Fredi Gnehm GP. Die Genossenschaft übernahm das Bad von der Stadt im Baurecht, renovierte es schrittweise und betreibt

es nun seit 20 Jahren erfolgreich mit nur noch einem Drittel, CHF 400'000, an städtischen Zuschüssen pro Jahr.

Ein Beispiel, bei dem unser Einsatz leider erfolglos blieb, war als 2005 die Migros ihren Do it in Altstetten schliessen wollte. Für eine Petition an die Migros sammelten wir zu dritt 2085 Unterschriften und verhandelten mit der Migros. Wir konnten die Schliessung jedoch nicht verhindern. Nicht jede Aktion bringt Erfolg. Doch nur wer wagt gewinnt - immer öfter!

Was hat dich dazu veranlasst?

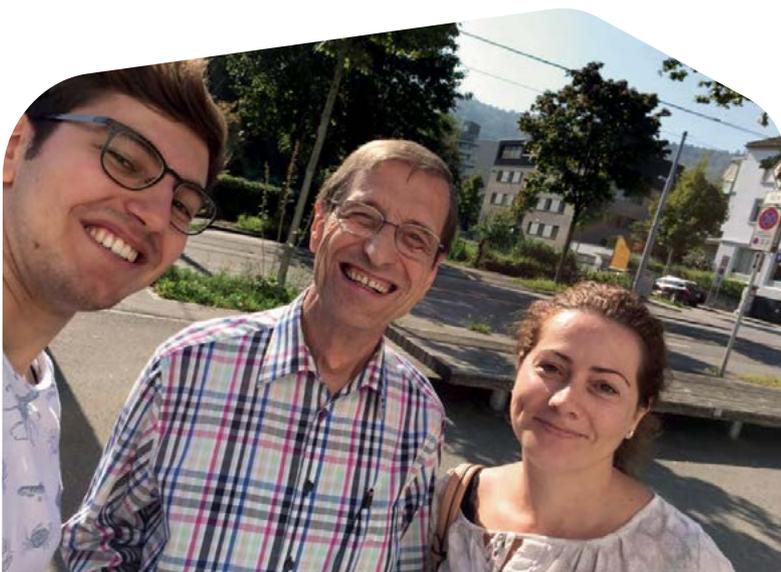
Persönliche Betroffenheit und der Wille aktiv etwas zu unternehmen und zu verändern.

Wie geht es weiter?

Solange ich kann, möchte ich gerne weiter an Kampagnen, Standaktionen oder Unterschriftensammlungen mithelfen. Nur organisatorische Aufgaben gebe ich gerne ab. Mich politisch und gesellschaftlich für die Gemeinschaft einzusetzen, hilft mir an den momentanen Problemen in der Welt nicht zu verzweifeln.

Wie bewegst du dich in der Stadt und was würdest du in Zürich verbessern?

Im Quartier und bis in die Innenstadt fahre ich mit dem E-Bike, dem ÖV oder gehe zu Fuss. Das Gas-Auto nehme ich so wenig wie nötig, jährlich sind es noch ca. 4'500 - 5'500 Kilometer. Im Zürcher Stadtverkehr braucht es ein durchgängiges Velowegnetz.



**OLIVER, KLAUS UND KADIRE BEIM
UNTERSCHRIFTEN SAMMELN**

MENSCHEN

IM KREIS 9

Die Allrounderin mit sozialer Ader

Wer bist du?

Ich bin Emy Lalli und wohne seit 40 Jahren in Zürich Altstetten, habe zwei wunderbare Töchter und 4 Enkelkinder, mit denen ich viel Zeit verbringe. Ich absolvierte eine Lehre als Eisenbetonzeichnerin, bildete mich dann weiter als Elektronikzeichnerin und besuchte später auch noch die Handelsschule und die Werbeassistent*innenschule neben vielen Weiterbildungskursen. Bis zur Geburt meiner Tochter Rahel, arbeitete ich als Werbeassistentin. Danach begann ich mich politisch und genossenschaftlich zu engagieren.

In unserer Genossenschaft ohne Verwaltung war ich die erste Frau im Vorstand. 1995 bis 2003 amtierte ich als Präsidentin.

In dieser Funktion war ich auch Vorstandsmitglied des SVW – Schweizerischer Verband für Wohnungswesen. 1987 trat ich der SP bei. 1989 bis 1995 war ich tätig als Kindergarteninspektorin und 1989 bis 1999 betätigte ich mich als Vorstandsmitglied der SP 9. Von 1993 bis 1999 stand ich der Sektion als Co-Präsidentin und Präsidentin vor. 1995 wurde ich in den Kantonsrat gewählt und war auch in verschiedenen Kommissionen tätig. Mein Schwerpunktthema war und ist die Sozialpolitik. 2004 durfte ich den Rat präsidieren. 2015, nach 20 Jahren im Kantonsrat, bin ich nicht mehr angetreten. 2001 arbeitete ich temporär bei der SP Stadt Zürich und 2003 erhielt ich eine Festanstellung bei der SP als politische

Sekretärin. Seit April 2017 bin ich pensioniert und kann mich daher wieder vermehrt meinen ehrenamtlichen Tätigkeiten widmen.

Welche Freiwilligenarbeit verrichtest du?

2003 bis 2014 war ich Vorstandsmitglied der Kinderspitex Zürich, 2009 bis 2014 Präsidentin. Seit 2015 bin ich im Vorstand der Unabhängigen Fachstelle für Sozialhilferecht UFS und seit 2016 auch bei der Winterhilfe. Und nach meiner Pensionierung bin ich auch wieder vermehrt in der SP 9 ehrenamtlich tätig. Was ich ja schon früher gemacht habe.

**EMY, EHEMALIGE
KANTONS RÄTIN SP 9**



Was hat dich dazu veranlasst?

Es ist für mich wichtig, dass ich mein Können und Wissen auch ehrenamtlich einsetzen kann. Zudem bin ich der Meinung, dass eigentlich alle Menschen ehrenamtliche Tätigkeiten wahrnehmen sollten, denn ohne unbezahlte Arbeit wäre vieles nicht möglich, was aber dringend getan werden muss.

Was hast du bereits erreicht?

Bei meinen ehrenamtlichen Tätigkeiten kann ich auf mein grosses Beziehungsnetz bauen. So können einige wichtige Angelegenheiten unkompliziert und rasch abgewickelt werden.

Wie möchtest du dich in deinem Engagement weiter- entwickeln? Welche Ziele möchtest du noch erreichen?

Neben der mehrheitlich politischen Freiwilligenarbeit engagiere ich mich bei zwei Institutionen, die sich armutsbetroffenen Menschen annehmen. Ich will dazu beitragen, dass diese Menschen das bekommen, was ihnen zusteht. Es ist mir wichtig, dass auch diese Menschen in unserer Gesellschaft integriert sind und am sozialen Leben teilnehmen können. Ausserdem sind mir meine Familie und meine FreundInnen sehr wichtig. So habe ich viel Besucher*innen, die ich gerne mit einem feinen Essen verwöhne.

Wie bewegst du dich in der Stadt fort? Was würdest du verbessern in der städtischen Verkehrspolitik?

Mehrheitlich bin ich zu Fuss und mit dem ÖV unterwegs. Hie und da auch mit dem Velo. Die Velowege müssen unbedingt ausgebaut und der Autoverkehr sowie die Geschwindigkeiten drastisch reduziert werden. Und es wäre wünschenswert, wenn auch die Eugen Huber-Strasse mit einer Buslinie verbunden wäre.

EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT

IN ZÜRICH

Die Verkehrspolitik ist angesichts des Bevölkerungswachstums und der Verdichtung in den Stadtgebieten eines der grössten und wichtigsten Themen. Nebst der allgemeinen Erhöhung der Bevölkerungszahl findet seit den 60er Jahren auch vermehrt eine Umverteilung der Wohngebiete von der Kernstadt in die Agglomeration statt. Wir Bewohner*innen des Kreises 9 kennen das gut, hat sich doch die Bevölkerungszahl im Kreis in den letzten 50 Jahren stetig erhöht. Der Trend geht weiter in diese Richtung. Mit steigenden Kauf- und Mietpreisen von Wohnraum auf dem Stadtgebiet ziehen Menschen auch vermehrt in die fernere Agglomeration. Viele dieser Personen pendeln täglich in die Innenstadt und wieder zurück. Wie geht die Stadt Zürich in Zukunft mit diesen Pendler*innenströmen um? Welche Massnahmen müssen jetzt eingeleitet und mittel- oder langfristig umgesetzt werden, damit die Bevölkerung der Stadt Zürich auch in Zukunft ihren Mobilitätsanspruch wahrnehmen kann und dabei die Lebensqualität für alle Einwohner*innen erhalten bleibt?

Massnahmen in Zürich

Aufgrund von Erfahrungen in Grosstädten und Metropolen ist bekannt, dass es einen zentralen Lösungsansatz gibt, um die erhöhte Mobilitätsdichte zu bewältigen – nämlich weg vom motorisierten Individualverkehr. Ab einer gewissen Bevölkerungsdichte kann die Verkehrspolitik nicht alleine auf das Auto setzen, denn dazu gibt es schlicht nicht genügend ausbaubare Flächen. Demgegenüber brauchen der ÖV und der Veloverkehr sowie auch der Fussverkehr viel weniger Platz. Dementsprechend kann dort ein Verkehrswachstum viel besser bewältigt werden.



FEBRUAR 2010:
DIE LETZTE AKTION DER
SP STADT ZÜRICH FÜR
MEHR SICHERE VELOWEGE.



Städte wie zum Beispiel London haben ein Mobilitätskonzept, welches hauptsächlich auf dem öffentlichen Verkehr beruht; sie haben ein dichtes Netz an Bussen und natürlich die U-Bahn. In Amsterdam oder Kopenhagen dagegen hat man sich für den grossflächigen Ausbau des Velonetzes entschieden, welches heute einen hohen Prozentsatz der täglichen Pendler*innenströme befördert. In Zürich ist eine Kombination der beiden Varianten die wohl beste Lösung und in diese Richtung geht denn auch das Verkehrskonzept der Stadt. In den letzten Jahren wurden einige neue Tramlinien geschaffen oder erweitert, wie zum Beispiel die Tramlinie 4 bis Bahnhof Altstetten Nord.

Zudem beginnt dieses Jahr die erste Etappe des Baus der Limmattalbahn. Für den Kreis 9 scheint die Limmattalbahn nicht nur von Vorteil zu sein – im Gegenteil müssen die Anwohner*innen der Badenerstrasse und weiteren Teilen entlang der geplanten Strecke mit Lärmemissionen und einer mühsamen Verkehrsführung

während der Bauphase rechnen. Betrachten wir den Bau einer solchen Linie in einem sozioökonomischen Kontext, so wird der Kreis 9 sicher davon profitieren, insofern dass die Gemeinden des Limmattals eine einfache und direkte Anbindung nach Altstetten erhalten. Dies wird einen Teil der Pendler*innenströme mit Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagern und den Geschäften in Altstetten neue Kunden bescheren. Auch in entgegengesetzter Richtung nützt es den Bewohner*innen des Kreises 9, weil die Anbindung mit öffentlichem Verkehr in herumliegende Gemeinden verbessert wird.

Als weitere Massnahme für eine nachhaltige Mobilität sprach sich der Stadtrat von Zürich dafür aus, den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen. Velo fahren ist gesund, umweltfreundlich, praktisch, unkompliziert und macht Spass. Bei der letzten Zählung des Verkehrs im Jahr 2015 waren 27% der Städter*innen regelmässig und 14% manchmal mit dem Velo unterwegs. Die absolute Zahl

von Velofahrer*innen hat sich mit dem Bevölkerungswachstum erhöht, der prozentuale Anteil ist sicher ausbaubar. In Zürich legen die Bewohner*innen etwa 6% ihrer Wege mit dem Velo zurück. Dieser Wert ist tief, nicht nur im internationalen Vergleich, sondern auch im Vergleich mit Schweizer Velostädten wie Winterthur (13%) oder Basel (16%). In der Stadt sind 70% aller Busetappen und 30% aller Autofahrten kürzer als 3 Kilometer. Hier besteht ein enormes Potential für den Umstieg auf das Velo. Eine Strecke von 3 Kilometern ist locker in maximal 15 Minuten fahrbar. Dafür müssen die Routen jedoch sicher sein, gerade auch für ungeübte Velofahrer*innen, für Kinder und Jugendliche und schnell E-Bikes. Der Stadtrat hat 2012 einen Masterplan Velo ausgearbeitet, mit dem Ziel die Anzahl Velofahrer*innen in der Stadt Zürich bis 2025 zu verdoppeln. Eines der Handlungsfelder, die im Masterplan erwähnt sind, ist der Ausbau eines Veloroutennetzes aus schnellen, durchgängigen und hindernisarmen Haupttrouten.

Status quo

Resultate von Befragungen zum Befinden der Velofahrer*innen in der Stadt Zürich sind jedoch meistens nicht positiv. Für die Verkehrsführung der Velorouten gibt es schlechte Noten und mehr als 50% geben an, sich im Strassenverkehr auf dem Velo nicht sicher zu fühlen. Auch in Bezug auf Wartezeiten oder Verzögerungen wegen Hindernissen oder Kreuzungen sowie wegen fehlender Abstellplätzen sind die Befragten nicht zufrieden. Wichtige 80% wünschen sich vom restlichen Verkehr

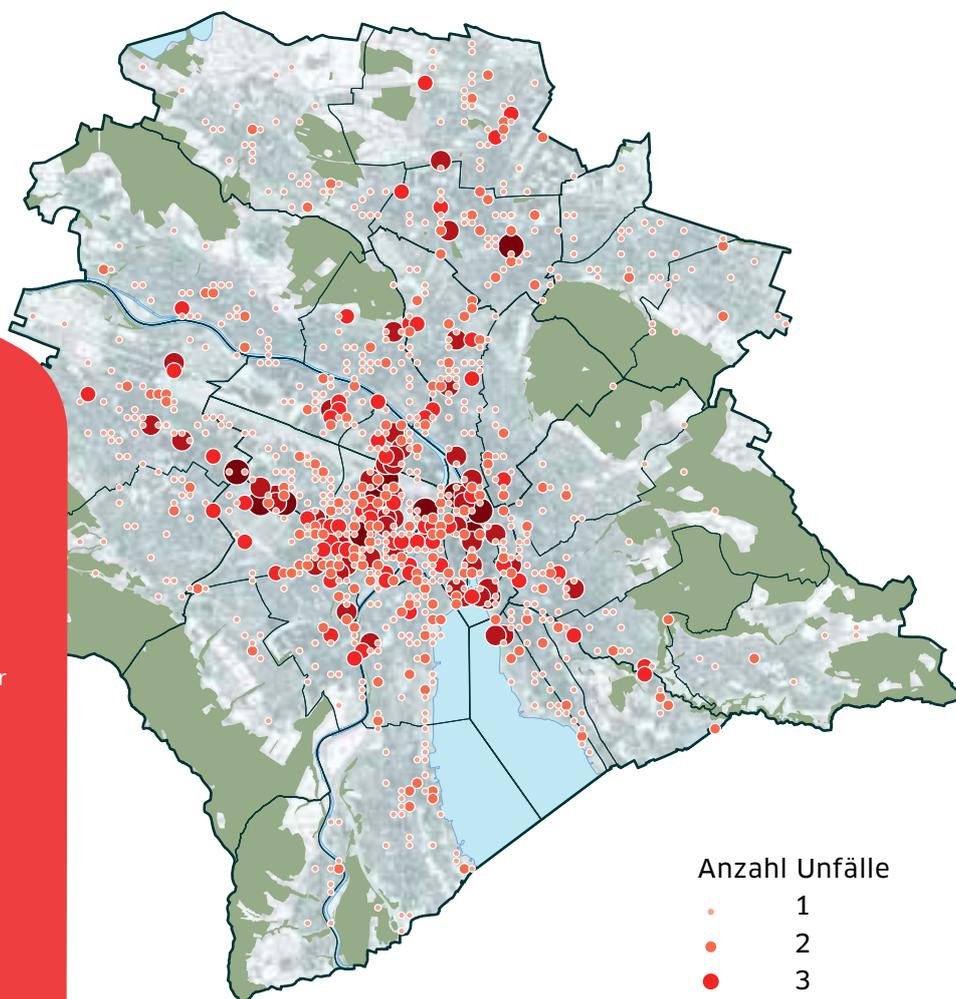
abgegrenzte Velorouten in Zürich. Leider tun das Tiefbaudepartement und der zuständige Stadtrat Filippo Leutenegger jedoch wenig, um die bestehenden Probleme zu lösen. In den letzten Jahren wurden wenige Massnahmen getroffen, um den Veloverkehr zu stärken. Seit 2016 läuft ein Pilotversuch des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zu Velostrassen in Schweizer Städten, an dem sich auch die Stadt Zürich beteiligt. Entgegen des Vorschlages des Stadtzürcher Gemeinderates sind diese Velostrassen jedoch nicht in den regionalen Richt-

plan aufgenommen worden. Auf der Unfallkarte (und man bedenke, dass in dieser Statistik nur schwere Unfälle mit Polizeieinsatz aufgenommen sind) sieht man klar, dass die meisten Unfälle ausserhalb der Altstadt und gerade auch auf den Hauptachsen stattfinden. Die Anzahl Unfälle mit Velobeteiligung haben sich seit 2006 gar verdoppelt. Wir haben also ein reales Sicherheitsproblem. Eine Initiative, die wir am 5. September lancieren greift dieses Problem auf und bietet einen konkreten Lösungsvorschlag für mehr Sicherheit.

TEXT:
OLIVER HEIMGARTNER
TINA WUNDERLIN

VELOUNFÄLLE IN DER STADT ZÜRICH 2007-2011

Unfallkarte von Statistik Stadt Zürich



Quellen

Masterplan Velo – Zürich lädt zum Velofahren ein (2012). Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr. Herausgeber: Stadtrat von Zürich. Zürich. URL: www.stadt-zuerich.ch/masterplanvelo

Analyse, Fest im Sattel – Der Veloverkehr der Stadt Zürich (2012). Herausgeberin: Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich. Zürich. URL: www.stadt-zuerich.ch/statistik

Verkehr und Mobilität (2017). Herausgeber: Bundesamt für Statistik (BFS), Neuchâtel. URL: www.statistik.ch

Bevölkerungsbefragung (2015). Herausgeber: Stadtentwicklung Zürich, Zürich. www.stadt-zuerich.ch/stadtentwicklung

VOLKSINITIATIVE FÜR SICHERE VELOSTRASSEN

Wir packen die vorgängig beschriebenen Probleme an und wollen ein Netz von Velorouten gesetzlich verankern. Deshalb lancieren wir als SP 9 in Zusammenarbeit mit anderen Sektionen, Parteien und Organisationen dieses Jahr eine Volksinitiative. Das Anliegen ist breit abgestützt durch Politik und Gesellschaft.

Wir fordern, dass die Stadt ein Netz von autofreien Velostrassen errichtet. Heute schon bestehende Nebenstrassen bieten sich an, primär für Velos eingerichtet zu werden. Ausnahmen für die Anwohner*innen, für

mobilitätsbehinderte Menschen sowie für die Blaulichtorganisationen sind selbstverständlich möglich und erwünscht. Querungen der Velostrassen mit Autos sind erlaubt. Der Verkehr von einmündenden Strassen ist dann aber nicht vortrittsberechtigt, so dass ein flüssiges und sicheres Vorankommen auf der Velostrasse möglich ist. Die Bildung von Velostrassen entlang der Hauptachsen bedeutet einen grossen Schritt in Richtung sicherer Streckenführung und ist wichtig, um Unfälle zu vermeiden.

Kritische Fragen an Florian Utz, Gemeinderat SP 10 und Mitinitiant der Initiative für sichere Velostrassen

Weshalb sollte
Zürich Ja sagen zu
einem Velonetz,
wenn Basel Nein
zum Veloring
gesagt hat?

Basel ist eine wunderbare Stadt. Aber Basel ist nicht Zürich. Basel hat kürzlich auch eine Initiative für die Gründung einer PWG (Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen), wie sie Zürich längst kennt, abgelehnt. Hinzu kommt, dass Basel bei der Velo-Infrastruktur ein weniger grosses Problem hat als Zürich. Bereits heute ist dort der Anteil der Velofahrenden mehr als doppelt so hoch. Der Handlungsdruck in Zürich ist also viel grösser.

Es gibt jetzt bereits
lange, beinahe
unterbrechungsfreie
Achsenstrassen
(Badenerstrasse,
Hohlstrasse, Sihl),
auf denen man
als Velofahrer*in
relativ schnell in
die Stadt gelangt.
Warum sind die nicht
gut genug?

Weil sie nicht sicher sind. Die Zürcher*innen wollen nicht nur schnell vorankommen, sondern auch sicher. Heute sterben in Zürich mehr Menschen im Strassenverkehr als durch Gewaltdelikte. Deshalb wäre es falsch, wenn wir uns zurücklehnen würden und sagen würden, dass wir gar kein Problem haben.



**FLORIAN,
GEMEINDERAT SP 10**

Wenn ich möglichst rasch von A nach B möchte, nützt mir eine Veloachse oder ein Veloring relativ wenig. Warum brauchen wir so etwas?

Die Velostrassen werden vortrittsberechtigt ausgestaltet. Deshalb sind sie schneller als alle anderen Strassen, welche immer wieder von Querverkehr und Ampeln unterbrochen werden. Gerade wenn man schnell von A nach B kommen möchte, sind die Velostrassen ideal.

Wie viel würde die Umsetzung kosten?

Nicht übermässig viel. Die Strassen bestehen ja bereits – man muss sie nur vom Autoverkehr befreien und anders markieren. Die neuen Strassenschilder sind nicht gratis. Aber wenn wir dadurch auch nur eine*n einzige*n Verkehrstote*n verhindern können, sind sie das Geld mehr als wert.

Wie hoch ist der prozentuale Anteil der Velofahrenden in der Stadt Zürich?

Je nach Umfrage und Zählweise zwischen 4 und 8%. Diesen Anteil kann man durch eine gute Infrastruktur mindestens verdoppeln.

Warum sollten Autofahrer*innen oder ÖV Nutzer*innen die Initiative unterstützen?

Weil alle Verkehrsteilnehmenden davon profitieren, wenn die Velos auf Velostrassen und Velowegen fahren und nicht auf Trottoirs oder Autostrassen.

Die Aussichten auf Erfolg sind eher gering. Warum wird sie trotzdem lanciert?

Die Erfolgsaussichten sind alles andere als gering. Wenn man mit den Menschen spricht und dadurch die Lebensrealität der Zürcher*innen kennt, so weiss man genau: Die Initiative setzt exakt dort an, wo der Bevölkerung der Schuh drückt. In der Bevölkerungsumfrage ist das Thema Verkehr seit Jahren das am häufigsten genannte Problem der Menschen in der Stadt Zürich. Die Zürcher*innen wollen mehr Sicherheit im Strassenverkehr, gerade auch für Velofahrende. Genau hier setzt die Initiative an.

Hat die Lancierung der Veloinitiative einen Einfluss auf das Ansehen der SP? Und wie wirkt sich das auf die Wahlen aus?

Wenn eine Partei der Bevölkerung zuhört, ihre Sorgen ernst nimmt und Lösungen erarbeitet, so ist das für die nächsten Wahlen sicher nicht schädlich. Das ist aber nicht der Grund, weshalb wir diese Initiative lancieren möchten. Es geht uns um die Sache. Wir tun es, weil es gut ist für die Bevölkerung der Stadt Zürich.

Warum ist eine Schritt-für-Schritt-Lösung mit punktuellen Verbesserungen für die Geschwindigkeit und Sicherheit der Velofahrenden keine Option?

Die Initiative verlangt genau eine solche Schritt-für-Schritt-Lösung. Es werden ja nicht alle Velostrassen gleichzeitig eingeführt. Klar ist aber auch, dass es für die Velofahrenden in Zürich mehr braucht als nur punktuelle Verbesserungen. Ein paar rote Einfärbungen von Velowegen und ein paar neue Markierungen sind nett, lösen aber das bestehende Sicherheitsproblem nicht.

Massnahmen zur Erhöhung der Anzahl Velobnutzer*innen würden die Aussicht auf Erfolg der Initiative erhöhen. Warum wurde also dieses Vorgehen gewählt?

Velostrassen sind genau eine solche Massnahme zur Erhöhung der Anzahl der Velofahrer*innen. Wir können nicht darauf warten bis sich auf wundersame Weise der Anteil der Velofahrenden auch ohne gute Infrastruktur erhöht. Die Bevölkerung erwartet von uns, dass wir konkrete Lösungsvorschläge erarbeiten. Und zwar hier und jetzt!



Mit dem Velo zur Arbeit

Kommentar von Bernhard Buss

Mein täglicher Arbeitsweg führt mich vom Lindenplatz in Altstetten zur Manegg an der Sihl. Mit dem ÖV dauert dies 35-45 Minuten (einmal umsteigen am HB). Zudem muss ich darauf achten, die richtige Verbindung zu nehmen, da diese nur zweimal pro Stunde fährt. Mit meinem Auto dauert dies frühmorgens und spätabends immerhin nur 20 Minuten, bei Stossverkehr aber bis zu 35 Minuten – das ist gar nicht lustig. Bleibt noch das Velo. Damit schaffe ich es in gerade mal 25 Minuten quer durch die Stadt und kann den wunderbaren Weg entlang der Sihl nehmen. Nebst der konstant geringen Fahrzeit ist der Hauptgrund für mich Velo zu fahren die sportliche Tätigkeit. So spare ich mir neben dem ÖV- auch noch das Fitnessabo. Wenn es regnet, nehme ich das Auto

(ausserhalb der Stosszeiten) oder eben eine Tageskarte für den ÖV.

Während der Velofahrt fällt mir nun aber immer wieder auf, wie ineffizient unser Verkehrssystem für Velos ist. Es hat viele rote Ampeln, obwohl der Weg gerade für Velos eigentlich frei wäre. Weniger Wartezeit verringerte die Fahrzeit bestimmt um fünf Minuten. Zudem scheint es mir enorm sinnlos, vor einer leeren Kreuzung zu warten. Und gerade mit einem normalen Drahtesel ist es mühsam, wieder von Null an zu beschleunigen.

Was können wir tun, um die Situation zu verbessern? Wir brauchen eine bessere Signalisation für Velos, zum Beispiel kleine Veloampeln, die unabhängig von den Autoampeln funktionieren. Wenn Fussgänger*innen Grün haben, sollten auch Velofahrer*innen kreuzen können, halt ohne Vortritt so wie bei einem

Zebrastreifen ohne Ampel. Rechts abbiegende Velos dürfen auch bei Rot fahren (soll ja eventuell bald eingeführt werden). Wenn die Kreuzung leer ist, darf das Velo behutsam auch bei Rot überqueren. Die Polizei soll mehr Nachsicht haben und nur bei tatsächlich gefährlichen Aktionen büssen. Temporäres Ausweichen auf das Trottoir soll gestattet sein, wenn sich kaum Fussgänger*innen darauf befinden und niemand gestört wird.

WAS MEINT IHR, LIEBE LESER*INNEN?

Habt ihr auch Vorschläge, wie wir die Situation für Velos verbessern können? Kennt ihr Kreuzungen, bei denen Velos problemlos bei Rot rechts abbiegen könnten?

Sendet uns eure Ideen, eventuell mit einem Foto, an redaktion@sp9.ch

WEITERE VERANSTALTUNGEN

August

Sa | 26.8. | 18.00 Uhr

Veranstaltung Einbürgerungsinitiative

SP Sekretariat, Gartenhofstrasse 15, 8004 Zürich

EINLADUNG MITGLIEDERVERSAMMLUNG

ZU UNSERER VOLKSINITIATIVE FÜR SICHERE VELOSTRASSEN

Wir laden euch gerne am Dienstag 5. September um 19 Uhr an unsere Mitgliederversammlung ins GZ Loogarten am Salzweg 1 in 8048 Zürich ein. Wir freuen uns über euer zahlreiches Erscheinen, denn an diesem Abend wollen wir als SP 9 unsere städtische Volksinitiative für sichere Velostrassen lancieren.

Traktanden

1. Begrüssung
2. Input zur Velosituation in Zürich
3. Diskussion Initiativtext
4. Offizielle Lancierung

ENTWURF VOM INITIATIVTEXT (ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN):

Ergänzung Art. 2quinquies Abs. 2:

Zudem betreibt die Stadt Zürich ein Netz von Velostrassen, welche frei von motorisiertem Individualverkehr sind, wobei der Stadtrat die Ausnahmen regelt, so namentlich für die Anwohnerinnen und Anwohner, für mobilitätsbehinderte Menschen sowie für die Blaulichtorganisationen. Querungen der Velostrassen sollen für den motorisierten Individualverkehr offen sein, wobei aber nach Möglichkeit die Velostrassen vortrittsberechtigt auszugestalten sind.

Art. 125

Zur Umsetzung von Art. 2quinquies Abs. 2 Satz 2 GO schafft die Stadt Zürich bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten von Art. 2quinquies Abs. 2 Sätze 2 und 3 GO ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velostrassen von einer Länge von insgesamt mindestens 30 Kilometern. Spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten umfasst das Netz eine Länge von mindestens 50 Kilometern. Die Stadt Zürich veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht.

September

Sa | 2.9. / 9.9. / 16.9. | 10.00 - 12.00 Uhr
Standaktionen zu bevorstehenden Abstimmungen

So | 17.9. | ab 9 Uhr
Lauf gegen Rassismus
Bäckeranlage



P.P.

8048 Zürich

Post CH AG

Adressänderungen:

SP Zürich 9

Postfach

IMPRESSUM

Redaktion

Anna-Lea Graber, annalea.graber@sp9.ch

Bernhard Buss, bernhard.buss@sp9.ch

Mathias Manz, mathias.manz@sp9.ch

Tina Wunderlin, tina.wunderlin@gmail.ch

Herausgeberin

Sozialdemokratische Partei Zürich 9

Postfach, 8048 Zürich

PC 80-31931-7

Arbeitsgruppen

Die SP 9 bieten interessierten Mitgliedern die Möglichkeit, sich in verschiedenen Arbeitsgruppen themenspezifisch zu engagieren.

AG Lokalpolitik, anna.graff@sp9.ch

AG Kampagnen, philipp.nussbaumer@sp9.ch

AG Redaktion, annalea.graber@sp9.ch