

Die FDP verlässt die rechte Fahrspur

Smart City Strassenraum von Autos an Velos umzuverteilen, war für die FDP noch vor kurzem ein Sakrileg. Das ändern Stadtzürcher Freisinnige jetzt. Wenn sie Erfolg haben, könnte das die hiesige Verkehrspolitik entkrampfen.

Marius Huber

Mit dem doppelten Tabubruch ist es wie mit dem doppelten Salto: Wer dabei nicht auf die Nase fallen will, muss ihn furchtlos angehen, als wäre nichts dabei. Das macht gerade der FDP-Politiker Beat Habegger vor. Der 43-Jährige flirtet mit der Idee, in Zürich eine komplette Fahrspur für den Veloverkehr freizuräumen – eine Idee, die ausgerechnet von den Grünliberalen stammt. Viele Freisinnige reagieren auf so was, als hänge Schwefelgeruch in der Luft. Aber Habegger, Vizepräsident der Stadtzürcher FDP, Kantonsrat und Leiter der neuen «FDP Urban», findet: «Das ist ein interessanter Ansatz.» In den Städten müsse sich der Freisinn von alten Denkmustern lösen.

Plötzlich bewegt sich was

Verkehr in der Stadt Zürich ist oft gleichbedeutend mit Blockade und Stillstand. Stau auf den Strassen und Stau in den Köpfen. Das liegt auch an der FDP, die in unverbrüchlicher Treue jenem bürgerlichen Bündnis verpflichtet scheint, das jeden Zentimeter Fahrbahn und jeden Parkplatz verteidigt. Auf der anderen Seite stehen, genauso unnachgiebig, Linke und Grüne, die Strassenbau als grosses Entschleunigungsprojekt verstehen. Dieser Konflikt weitet sich regelmässig aus zum Kräftermassen Stadt versus Kanton, wegen unterschiedlicher Mehrheitsverhältnisse und Zuständigkeiten.

Man hat sich so an diese Automatismen gewöhnt, dass es kaum mehr auffällt, wenn sich einmal etwas bewegt. Auch dieses Frühjahr schien wieder alles in bekannten Bahnen zu verlaufen, als AL-Stadtrat Richard Wolff einen Plan seines FDP-Vorgängers Filippo Leutenegger zur Überarbeitung zurückwies. Inhalt: eine Schnellroute für Velos im Zürcher Seefeld. Leutenegger wollte dafür Bäume am See fällen, Wolff lieber eine der vier Fahrspuren der Bellerivestrasse opfern, dieser Hauptachse von der Goldküste in die Innenstadt.

Was folgte, wirkt wie eine Reinszenierung des Streits um den Spurabbau am Bellevue, der 2013 vor dem Bau des neuen Sechse-



Könnte für die urbanen Freisinnigen zum Testfall und zur Bewährungsprobe werden: Die Bellerivestrasse in Zürich. Foto: Dominique Meienberg

läutenplatzes die Gerichte beschäftigte. Sogar der FDP-Verkehrsturbo von damals, Marc Bourgeois, hat sich wieder in Stellung gebracht. Inzwischen nicht mehr als Zürcher Gemeinderat, sondern als Kantonsrat, in dem er eine Regierung im Rücken weiss, die ihm gewogen ist. Er warnte diese, die Stadt prüfe

Progressive Zürcher FDPler

Die Stadtzürcher FDP-Vertreter sind die Progressiveren unter den Progressiven. Sie öffnen sich in Verkehrsfragen, die Gesamtheit der Zürcher FDP-Parlamentarier in Sachen Umweltschutz. Das zeigt eine Smartvote-Auswertung, über die die «Aargauer-Zeitung» berichtete: 75 Prozent der erneut kandidierenden Zürcher FDP-Kantonsräte sind für eine schärfere CO₂-Lenkungsabgabe auf Benzin und Diesel. (hub)

Umbauvarianten, unter denen die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Achse leiden könnte. Worauf die Kantonsregierung prompt mitteilte, das komme nicht infrage.

Die neue, smarte FDP

So weit, so vorhersehbar. Doch fast zeitgleich trafen sich in einem trendig eingerichteten Innovationslabor mitten in Zürich Freisinnige aus allen grösseren Schweizer Städten, um zwischen umfunktionierten Frachtcontainern und Espresso über smarte Lösungen für städtische Probleme zu debattieren. Eingelesen von der FDP Urban, begrüsst von Beat Habegger. Deses Mitstreiter Alexander Brunner, der für die FDP im Zürcher Gemeinderat sitzt, gab den Parteikollegen anschliessend via NZZ den Tarif durch: «Wir müssen in der Stadt als FDP anders auftreten, weil wir hier mit an-

deren Herausforderungen konfrontiert werden als im Kanton.» Auch in Verkehrsfragen.

Die Bellerivestrasse könnte für diese urbanen Freisinnigen zum Testfall werden – und zur Bewährungsprobe. Konkret geht es um die Frage, ob sich eine der vier Fahrbahnen für Velos reservieren lässt, indem man die mittlere der verbliebenen drei Autospuren je nach Tageszeit nutzt: morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts. Wie es die Grünliberalen vom Stadtrat im Rahmen eines Pilotversuchs zu prüfen verlangten. Einen entsprechenden Vorstoss hat der Gemeinderat vor einem Jahr überwiesen.

Die FDP stimmte damals geschlossen dagegen. In erster Linie, weil sie davon ausging, dass der Versuch zwingend einen Kapazitätsabbau zur Folge hat. Das ist allerdings nicht, was der grünliberale Vorstoss beabsichtigt. Im Gegenteil: Dieser zielt

ausdrücklich auf eine Koexistenz der Verkehrsteilnehmer ab, ohne Einbussen für die autofahrenden Berufspendler. Ob das realistisch ist, ist offen.

Gemäss Messungen der städtischen Dienstabteilung Verkehr fahren auf der Bellerivestrasse am Morgen etwa doppelt so viele Autos stadteinwärts wie stadtauswärts, am Abend ist es umgekehrt. Aufgrund diese Zahlen sei eine Dreispurlösung nicht ausgeschlossen. Kniffliger sind die technischen Fragen: Der Stadtrat wirft ein, dass mit der Fahrtrichtung auch die Abbiegespuren wechseln müssten. Es sei unklar, ob sich das wie vorgeschlagen mit farbigen Bodenlichtern bewerkstelligen liesse.

Freisinnige wie Habegger und Brunner finden aber, dass man eine solche Variante zumindest prüfen sollte. Im Thesenpapier der FDP Urban steht, das Verkehrsaufkommen moderner

Städte sei nur mit «neuartigen und technisch unterstützten Lösungen» zu bewältigen – das passt. Ähnlich sieht das FDP-Kantonsrat Alexander Jäger, ebenfalls Stadtzürcher und zudem im Vorstand von Pro Velo: «Wir sollten nicht aus Prinzip dagegen sein», sagt er. «Erst recht nicht, wenn die Alternative darin besteht, für eine Veloschnellroute die Bäume am Seeufer abzuholzen.»

«Wir sollten nicht aus Prinzip dagegen sein.»

Alexander Jäger
FDP-Kantonsrat

Unter Richard Wolff lässt das städtische Tiefbauamt nicht nur den Vorschlag der Grünliberalen prüfen, sondern auch radikalere Varianten, die eine Reduktion auf Tempo 30 vorsehen. Das wäre bei der FDP chancenlos – und es dürfte der Auslöser für den Widerstand von Freisinnigen wie Bourgeois sein. Wenn der Umbau der Strasse aber nicht mit einer Kapazitätsreduktion verbunden ist, spricht selbst für den Präsidenten der kantonalen FDP, Hans-Jakob Boesch, nichts gegen einen Versuch: «Das deckt sich mit unserer Forderung, die bestehende Verkehrsinfrastruktur besser zu nutzen.»

Weil auf der Bellerivestrasse nichts ohne den Segen des Kantons geht, könnte Goodwill seitens der FDP für das Projekt letztlich entscheidend sein. Und die Verkehrsdebatten mit der Stadt entkrampfen. Boesch hat keine Angst, dass sich seine Partei darüber verkracht. In Sachen Verkehr herrsche hohe Übereinstimmung. «Wir können und müssen diese Diskussion führen», sagt er. Auch Habegger befürchtet nicht, dass sein Projekt intern durchfallen könnte. Vielleicht liegt diese Entspanntheit ja daran, dass er richtig kalkuliert: Habegger verdient sein Geld bei einem grossen Versicherungskonzern – als Experte für politische Risiken.