

PERSÖNLICH

STADTPRÄSIDENTIN CORINE MAUCH



Fairness ist gefragt

Die Zürcherin Melinda Nadj Abonji gewann 2010 den begehrten Deutschen Buchpreis. Das war eine grosse Ehre für Zürich, denn noch nie hat eine Zürcher Autorin oder ein Zürcher Autor diese wichtige Auszeichnung erhalten. Ihr preisgekrönter Roman erzählt die Geschichte einer ungarischen Familie aus Serbien, die in der Schweiz ein eigenes Geschäft aufbaut. Der Schweizer Buchpreis ging 2011 an den Zürcher Catalan Dorian Florescu für sein Familienepos «Jacob beschliesst zu lieben». Beiden gemeinsam ist, dass sie Deutsch schreiben, aber nicht deutschsprachig aufgewachsen sind. Und dass sie das Schweizer Bürgerrecht erworben haben.

Wir werden am 11. März 2012 über eine massive Erschwerung der Einbürgerungsmöglichkeiten abstimmen. Flüchtlinge und vorläufig Aufgenommene sollen künftig grundsätzlich nicht mehr eingebürgert werden können. Nur wer die Niederlassungsbewilligung C hat, wird zum Verfahren zugelassen. Das bedeutet konkret beispielsweise, dass selbst ein Kind, das als Kind von Flüchtlingen mit dem F-Status hier bei uns geboren wurde und hier bei uns aufgewachsen ist, nicht mehr Schweizer oder Schweizerin werden darf. Das ist absurd. Und es ist nicht fair. Ebenfalls ausgeschlossen werden sollen Menschen, die Arbeitslosenentschädigung beziehen. Auch das ist unfair. Denn wer Arbeitslosenentschädigung bezieht, hat vorher eingezahlt.

Aus dem Ausland zugezogene Menschen, die sich hier einbürgern lassen wollen, leben seit Jahren mit uns zusammen. Sie sind unsere Nachbarn und unsere Arbeitskolleginnen. Sie zahlen wie wir Steuern. Und manchmal sind sie sogar hoch angesehene Botschafterinnen und Botschafter unserer Stadt. Wie Catalan Dorian Florescu oder Melinda Nadj Abonji. Sie gehören zu uns. Und darum werde ich am 11. März zu den verschärften Einbürgerungsrichtlinien zweimal Nein sagen.

«Denkbar wäre eine Velo-Autobahn»

VON JAN STROBEL

Die Josefstrasse im Kreis 5 soll, geht es nach der Vereinigung Kulturmeile Zürich-West, zur Velo-Schnellstrasse werden. Dem Verein Pro Velo Zürich geht das nicht weit genug. Er fordert einen Velo-Highway in die Agglomeration. Das «Tagblatt» sprach mit Geschäftsführer Dave Durner über das ambitionierte Projekt.

Tagblatt der Stadt Zürich: Herr Durner, wie stellen Sie sich den Velo-Highway genau vor?

Dave Durner: Denkbar wäre eine Velo-Autobahn, die in der Josefstrasse oder am Sihlquai beginnt und über die Pfingstzweidstrasse bis in die Vororte führt. Sie könnte bis Dietikon und Wettingen reichen. Es wäre eine breite Velospur, in welcher der Veloverkehr frei fließen könnte, ohne lästige Hindernisse. Besonders im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn erhält dieses Projekt zusätzlich eine besondere Aktualität. In Sachen Mobilität tut sich in dieser Region gerade einiges.

Den Autoverkehr können Sie aber gerade am Sihlquai nicht einfach wegplanen.

Durner: Natürlich wird es dort immer noch Autoverkehr geben, allerdings auf einer schmaleren Spur. Velos sollen in unserem Projekt in jedem Fall Vortritt haben. Lichtsignale sollen die Querung bei Kreuzungen lenken. Um grössere Störungen zu vermeiden, müsste der

Velo-Highway parallel zu bestehenden Strecken geplant werden.

Der Automarkt in der Schweiz boomt. Die Händler verkauften 2011 in der Schweiz 8,4 Prozent mehr Fahrzeuge als 2010. Blendet da Ihr Projekt nicht die Realität aus?

Durner: Wir sind nicht blauäugig. Wir wissen, dass der Verkehr zunimmt. Eine Realität ist aber auch, dass der Individualverkehr wie auch der öffentliche Verkehr an seine Grenzen stösst. Die Kosten für neue Strassen, neue Züge und Bahnhöfe steigen kontinuierlich und damit auch die Preise für die Nutzer. Es muss ein Umdenken stattfinden. Zurzeit herrscht zwischen Stadt und



Dave Durner, Geschäftsführer von Pro Velo Zürich. Bild: PD

Kanton ein planerisches Chaos. Aber eine vernünftige Verkehrspolitik kann nicht einfach

an der Stadtgrenze aufhören. Ein Velo-Highway wäre ganz klar die günstigste Lösung für alle Beteiligten.

Sie möchten, dass die Pendler aufs Velo umsatteln?

Durner: Der Pendlerverkehr ist für die Stadt die grösste Herausforderung. 50 Prozent der Autofahrten liegen unter 5 Kilometer. Das ist ein-

fach ein Unsinn. Es stellt heute keine Schwierigkeit mehr dar, mit dem E-Bike von Dietikon nach Altstetten zu fahren. Der Pendler wäre sogar schneller am Ziel als mit der S-Bahn oder dem Auto. Leider ist es immer noch ein Tabu, über solche Konzepte nachzudenken.

Der Individualverkehr als heilige Kuh?

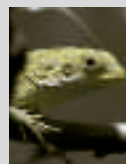
Durner: Die Menschen möchten natürlich nicht auf die Bequemlichkeit verzichten, für ihren Arbeitsweg einfach ins Auto oder die S-Bahn zu steigen. Erst, wenn die Preise weiter ansteigen, sowohl für Abonnemente als auch fürs Auto, könnte endlich ein wirklicher Wandel in der Mobilität stattfinden. ■

Interview zum Thema Velo-Highway

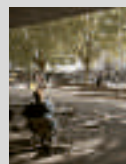
LUST UND FRUST DER WOCHE



Schill und sexy: Zürich ist bei schwulen Reisenden die Trenddestination Europas.



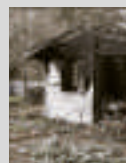
Baby-Glück: Der Zoo zeigt seinen Nachwuchs. Unter anderem einen jungen Fidschi-Leguan.



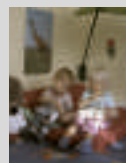
Boom: Rund um den Bahnhof Altstetten entsteht ein neuer städtischer Knotenpunkt.



Dreist: Seit Monaten knackten Unbekannte VBZ-Billetautomaten. Beute: 30 000 Franken.



Zerstörungswut: In der Schrebergartensiedlung Aussersihl fackelten Vandalen Häuser ab.



Schlechter Service: Immer mehr Eltern reichen Beschwerden gegen Krippen ein.