

AL Info³ / 20

- 3 Interview mit unserer neuen Kantonsrätin Anne-Claude Hensch Frei über ihre Politisierung.
- 4 Zürich Velostadt? AL-Gemeinderätin Olivia Romanelli über die nötige Neuaufteilung der Verkehrsflächen.
- 6 AL-Kantonsrätin Judith Stofer über die Änderung des Strassengesetzes.

AZB
CH-8004 Zürich
Post CH AG

Zeit für einen Tabubruch

Gewisse Gegenden in der Stadt Zürich sind seit ein paar Wochen orange. Die Fahnen der Konzernverantwortungsinitiative hängen von gefühlt jedem dritten Balkon und wenn man genauer hinschaut, sieht man auch die Beutel an den Schultern und die Sticker auf den Laptops. Die Mobilisierung läuft schon seit einer Weile höchst erfolgreich, mit aktiven Lokalkomitees. Auch wenn man aus Zürich sicher nicht auf die ganze Schweiz schliessen kann, befällt einen zwischen durch das Gefühl, dass diese revolutionäre Initiative am 29. November tatsächlich durchkommen könnte. Was einem Paradigmenwechsel gleichkäme.

Der Zeitpunkt der Abstimmung ist gleichzeitig von Vor- und von Nachteil. Von Nachteil, weil die Wirtschaft weltweit unter der Corona-Krise leidet. Das schürt erfahrungsgemäss Unsicherheit, zementiert den Status Quo und führt oft zur Verwerfung mutiger Vorhaben mit Vorreiter-Charakter. Von Vorteil aber, weil seit dem Ausbruch der Pandemie sowohl die individuelle als auch die gesellschaftliche Verantwortung einen neuen, grösseren Stellenwert in den Köpfen der Menschen einzunehmen scheint.

Der Schweizer Alleingang

Das «Jeder schaut für sich allein» und das bedingungslose Wachstumsstreben der marktgläubigen Gesellschaften sind ausgesetzt. Auf einmal gibt es Wichtigeres zu verteidigen als das Wachstum: das Leben und die Gesundheit der Mitbürger*innen, die Arbeitsbedingungen des medizinischen Personals und die Überlebenschancen von Kleinunternehmen. Auch die Globalisierung scheint in der Krise nicht so weit fortgeschritten,

wie man zuvor gemeint hat. Grenzen wurden von einem Tag auf den anderen geschlossen, und Regierungen erliessen Gesetze und Regeln, die alles andere als koordiniert waren. Im globalen Wettbewerb ging es weniger darum, wer am meisten verdient, sondern wer am wenigsten Tote zu beklagen hat.

Das Selbstbewusstsein und die Entschlossenheit, mit der die Regierungen im Alleingang handelten, zeigen, dass mutige Schritte im Namen des Gemeinwohls durchaus möglich sind – der «Schweizer Alleingang», vor dem das Nein-Komitee warnt, kann so ins Positive umgedeutet werden. Bei den Anliegen der Initiative handelt es sich nämlich mitnichten um eine Selbstverständlichkeit, wie es auf ihrer Website steht. Nein, sie wären sogar ein Tabubruch und vielleicht der Beginn einer veränderten, nicht nur auf Geld und Rendite, sondern auf Menschenrechte und verantwortungsvolles Unternehmertum ausgerichtete Globalisierung.

Demokratische Entscheidungsmacht

Dass sich gewisse Unternehmen Konkurrenzvorteile durch Verantwortungslosigkeit verschaffen, ist im Zeitalter der entfesselten Märkte seit Langem Realität. Regulierungsversuche dagegen gab und gibt es immer wieder, doch geht es dabei nicht um Ethik oder Gerechtigkeit, sondern darum, die eigene Wirtschaft zu stärken und sich in Krisenzeiten die Unterstützung des Volkes zu sichern. Beispiele dafür sind etwa Mietpreisbindungen oder verschärfte Banken-Regulierungen nach der Finanzkrise. Die Konzernverantwortungsinitiative dagegen geht über solch selektive, auf den natio-

nen Rahmen beschränkte Massnahmen hinaus, ihre Regulierungen gelten umfassend und haben kein Ablaufdatum.

Die Annahme der Initiative käme daher einer kleinen Revolution gleich. Während die Finanzströme und die Gier einzelner Unternehmen schon lange internationalisiert sind und keine Grenzen mehr kennen, machen Verantwortungsgefühl und Solidarität meist Halt vor der eigenen Haustür. Das widerspricht nicht nur dem individuellen Gewissen der meisten Bürger*innen, sondern auch dem Selbstbild einer demokratischen Gesellschaft. Die Entscheidung, was rechtens und gerecht ist, darf nicht allein bei den Kapitalisten liegen, die uns mit ihren Produkten versorgen. Die Gesellschaft soll und muss hier mitentscheiden können.

Verantwortungsvolle Unternehmen sagen Ja

Die Gegner der Initiative befürchten, diese füge dem Fortschritt und der Innovation Schaden zu. Das ist natürlich absoluter Quatsch. Spätestens seit dem Auftritt der Fridays-for-future-Bewegung haben auch viele Konzerne realisiert, dass Ethik, umweltbewusstes Handeln und die Verteidigung der Menschenrechte künftig unabdingbar sind und langfristig auch ein Wettbewerbsvorteil sein können. Das zeigt die lange Liste der Unternehmer*innen, die das «Komitee für verantwortungsvolle Unternehmen» unterstützen. Sie haben erkannt, dass die Zukunft Unternehmen gehört, die ihre Verantwortung gegenüber der Gesellschaft wahrnehmen, nicht den rücksichtslosen Spekulanten.

Lisa Letnansky, AL-Vorstand

Parolen

Abstimmungen vom 27. September 2020

BUND:

Volksinitiative «Begrenzungsinitiative» **NEIN**

Jagdgesetz **NEIN**

Steuerliche Berücksichtigung der Kinderbetreuungskosten **NEIN**

Erwerbsersatzgesetz (Vaterschaftsurlaub) **JA**

Beschaffung neuer Kampfflugzeuge **NEIN**

KANTON ZÜRICH:

Zusatzleistungsgesetz **JA**

Unterhalt Gemeindestrassen **JA**

STADT ZÜRICH:

Privater Gestaltungsplan «Areal Hardturm-Stadion» **NEIN**

Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» **JA**

Neuregelung Finanzkompetenz für den Erwerb von Liegenschaften **JA**

Instandsetzung und Optimierung ewz - Herdern **JA**

Direktverbindung zwischen Limmtazone, Glatt- und Hangzone des Wasserleitungsnetzes **JA**

Beiträge an Pro Senectute **JA**

Impressum

Alternative Liste (AL) Molkenstr. 21, 8004 Zürich, www.al-zh.ch

Sekretariat Marco Toscano, Ezgi Akyol, Molkenstr. 21, 8004 Zürich, sekretariat@al-zh.ch, Tel. 044 242 19 45

Erscheint 4 bis 6 mal jährlich

Auflage/Druck 2000 Ex., Druckerei Nicolussi, Zürich

Layout Marco Toscano, Ezgi Akyol

Redaktion Niklaus Scherr, Andrea Leitner, Dayana Mordasini, Elvira Wieggers, Marco Toscano, Ezgi Akyol, Rosa Maino

AL-Info ist das offizielle Publikationsorgan der Alternativen Liste. Der Abonnementspreis von CHF 10.- ist im Mitgliederbeitrag enthalten.

Wechsel in GR und KR



Gehen beide neue Wege: Laura Huonker und Ezgi Akyol.

Laura Huonker wurde im Mai 2015 erfolgreich in den Kantonsrat gewählt. In Oerlikon aufgewachsen und gut vernetzt, schaffte sie die Wahl als erste AL-Vertreterin aus Zürich Nord. Ein «Mitmischen als Bürgerin». Das war ihr Antrieb, deshalb wollte sie parlamentarisch tätig sein. Es ging ihr immer um Haltung, im Beruf als Theatermacherin, wie auch als AL-Vertreterin im Parlament. Sie war Mitglied der Kommission für Justiz und Sicherheit, wo sie gekonnt die linke Stimme einbrachte. Sie reichte diverse Vorstösse ein und forderte unter anderem mit einer parlamentarischen Initiative eine Geschlechterquote in Kantons-, Regierungs- und Ständerat sowie den obersten Gerichten. Sie hat ein grosses Herz für diejenigen, die sich nicht ins System «eingliedern» können oder wollen. Hinsehen, hinhören, feststellen und formulieren. Das war ihr immer wichtig. Und gerade Letzteres gelang ihr besonders gut: Sie ist durch ihre Reden im schönsten Bühnendeutsch im Rat hervorstechend. Ihre schillernde Persönlichkeit machte sie interessant für die Medien und dies konnte sie geschickt nutzen.

Nach fünf Jahren im Kantonsrat ist Laura Huonker im Juli zurückgetreten. Der Vorstand bedankt sich herzlich bei Laura für ihr Engagement!

Am 17. August hat Anne-Claude Hensch die Nachfolge von Laura Huonker in der 6-köpfigen AL-Fraktion angetreten. Anne-Claude ist studierte Heilpädagogin und lebt seit 2003 in Zürich-Seebach, wo sie gut verankert und bekannt ist. Bis vor kurzem arbeitete sie als Co-Ladenleiterin im claro Weltladen in Seebach. Als Präsidentin des Vereins «Zusammenleben im Kolbenacker» setzt sie sich für Migrant*innen und Geflüchtete im Quartier ein. Es ist ihr ein grosses Anliegen, dass alle an den gesellschaftlichen Prozessen teilhaben können.

Anne-Claude ist für die AL seit 2015 Mitglied der Kreisschulbehörde Schwa-

mendingen und seit 2019 Mitglied der Musikkommission Zürich. (MKZ)

Mehr über Anne-Claude erfährst Du im Interview auf Seite 3.

Rücktritt im Gemeinderat

Auch im Gemeinderat kommt es im Herbst zu einem Wechsel. Ezgi Akyol ist seit 1. Juli neue Fraktionssekretärin der Alternativen Liste. Die Gemeinderatsarbeit ist mit ihrem Studium und der neuen Aufgabe im Sekretariat zeitlich nicht vereinbar und deshalb hat sie ihren Rücktritt aus dem Gemeinderat erklärt. Auch mit Ezgi verliert die AL eine wichtige Stimme, diesmal im städtischen Parlament. Seit ihrer Wahl 2014 als Vertreterin des Wahlkreises 4/5, ist sie in der Spezialkommission des Sozialdepartements tätig. Von 2014–2018 war sie zudem Mitglied im Büro des Gemeinderats. Ezgi setzte ihren Schwerpunkt bei den sozialen Fragen. Insbesondere engagierte sie sich für migrantische und geflüchtete Menschen. Auch die Wahrung der Grundrechte für Alle (!) war ihr ein Herzensanliegen. So machte sie Vorstösse in der Asylpolitik, kämpfte gegen die Einführung von Sozialdetektiven und war Co-Präsidentin beim Brückenschlag Zürich-Amed/Diyarbakir. Sie hat mit einem Vorstoss gegen Racial Profiling bei der Stadtpolizei Zürich die Abgabe von Quittungen bei Personenkontrollen verlangt. Im Verein City Card ist sie die Vertreterin der AL im Vorstand und im Februar 2020 wurde Ezgi in den «Kongress der Gemeinden und Regionen des Europarates» gewählt.

Wir danken Ezgi für ihren grossen Einsatz im Gemeinderat und freuen uns, dass sie in Zukunft ihr politisches Wissen und ihre Erfahrung im Sekretariat einbringen wird.

Die Nachfolge von Ezgi ist auf bestem Weg und wird im nächsten AL-Info publiziert.

Isabel Maiorano, AL-Vorstand

Interview mit Anne-Claude Hensch Frei

Gratulation, du bist neue AL-Kantonsrätin! Hast du lange überlegt?

Nein. Ich befinde mich jetzt in einer idealen Lebensphase und ergreife die Gelegenheit. Wir Frauen zieren uns da vielleicht zu oft. Ich stellte mich schon 2014 zur Wahl, weil ich mir ein Mandat vorstellen konnte. Nun freue ich mich darauf und bin gespannt auf Einblicke in die Mechanismen der Politik.

Wie sieht es beruflich bei dir aus?

Letzten Herbst beschloss ich, im Claro-Laden aufzuhören und mich weiterzubilden. Bei Capito, einer Organisation, die sich für leichte und einfache Sprache beispielsweise in Abstimmungsanleitungen einsetzt. Oftmals verstehen Menschen die kompliziert formulierte Sprache der Behörden nicht. Die Weiterbildung kommt mir in meiner Tätigkeit mit Menschen mit Migrationshintergrund zugute. Und auch als Kantonsrätin will ich die Sprache im Auge behalten.

Du bist in der Schulpflege engagiert. Wie geht es dort weiter?

Ich bin an einem Sek-Schulhaus in Stettbach für die Kreisschulbehörde tätig. Ich engagiere mich dort sicher noch ein weiteres Schuljahr, ein Wechsel zu diesem Zeitpunkt wäre für die Schule mühsam geworden. Ich bin schon seit 2014 im Amt und finde Kontinuität wichtig. Ich konnte bis jetzt wertvolle Erfahrungen sammeln und bin bereit, bis zum Ende der Amtsperiode zu bleiben. Das ist ja zum Glück mit meinem Kantonsratsmandat vereinbar.

Wie geht es weiter?

Ich rechne schon damit, 40% meiner Zeit in den Kantonsrat zu investieren. Bevor es losging, war ich nicht nervös, obwohl ich bereits in meiner ersten Sitzung fünf Voten halten musste. Ich kann gut hinstehen. Das hilft. (lacht) Zudem hatte ich zuvor bereits an drei Fraktions-sitzungen teilgenommen. Ich fühlte mich in der Fraktion sehr willkommen und genoss die gute Atmosphäre. Von Laura übernehme ich die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit (KJS).

Wie bist du zur AL gekommen?

Ich bin ein Kind des Wahlerfolgs von Richi Wolff. Ich habe mich sehr über seine Wahl gefreut und darüber mit Catherine Rutherford, damals noch Gemeinderätin, gesprochen. Sie hat mich dann für die Gemeinderatswahlen 2014 der Findungskommission vorgeschlagen. Seit damals bin ich dabei.



Auf einen Schlag Kantonsrätin und Kandidatin für den AL-Vorstand bei der GV im September: Anne-Claude Hensch Frei.

Du hast ein sehr gutes Wahlergebnis erzielt.

Ich bin bei der Wahl gleich vom 12. Platz auf den 4. vorgeschneilt. Ich bin in Seebach als Präsidentin des Vereins «Zusammenleben im Kolbenacker» sehr gut vernetzt. Ich singe im Chor und bin aktiv im Quartier. Ich kenne die Leute und mache gerne politische Arbeit. Ich spreche mit den Menschen auf dem Markt, höre ihnen zu und interessiere mich für ihre Anliegen und Meinungen. Das ist sicher eine meiner Stärken: Ich komme sehr schnell mit allen Leuten in Kontakt.

Wie wurdest du politisiert?

Ich habe das politische Geschehen schon immer aufmerksam verfolgt. Die Grundrechte sind mir wichtig. Seit 9/11 ist mir aufgefallen, dass immer mehr an diesen Errungenschaften genagt wird, unter dem Deckmantel der Kontrolle. Ich habe dann vermehrt bewusst darauf geschaut, wo Gesetze verschärft und Freiheiten abgebaut werden. Ich komme aus einer politischen Familie, am Esstisch war Weltpolitik oft ein Thema. Vor allem in Erinnerung bleiben mir die Diskussionen zwischen meinem älteren Bruder und unserem Vater zur Apartheid in Südafrika und dem Kampf von Nelson Mandela. Weiter in Erinnerung ist mir, dass sich mein Vater in einem Komitee gegen das Frühfranzösisch engagiert und knapp verloren hat. Das hat mich gelehrt hinzustehen, wenn man etwas zu sagen hat. Und zuzuhören, wenn man sich die Meinung erst bilden will. Das möchte ich auch als Kantonsrätin leben und so den Kreis meiner Wählerschaft vertreten.

Interview: Dayana Mordasini

AL-Buchtipps



Richard Blättler empfiehlt: Tupoka Ogette, exit RACISM – rassistisch denken lernen, Unrast Verlag 2020, ISBN 978-3-89771-230-0

Wozu soll ich lesen, wie der Ausstieg aus dem Rassismus funktioniert? Ich bin doch nicht rassistisch! Will ich jedenfalls nicht sein – kann aber trotzdem passieren? Weil ich – unabsichtlich – rassistische Muster mit meinem Verhalten weitertrage. Das sagen Betroffene und mit denen möchte ich solidarisch sein. Dazu muss ich zuhören und mit diesem Buch kann ich das. Die Autorin zeigt auf, wie wir Nichtbetroffene in einem «Happyland» leben und z.B. mit der Frage; «Woher kommst Du?» nebenbei Mitmenschen ausgrenzen, die etwas anders aussehen. Aus unterschiedlichen Perspektiven, Erfahrungen von Betroffenen wie auch Teilnehmenden an Schulungen wird eine lohnenswerte, gut lesbare Lektüre, die ein Licht auf unsere postkoloniale Vergangenheit und Gegenwart wirft. Für mich als weissen Schweizer sind die Erkenntnisse im Alltag praktisch umsetzbar, um Rassismus effektiv zu bekämpfen.



Niklaus Scherr empfiehlt: Josef Lang, Demokratie in der Schweiz, Hier und Jetzt 2020. ISBN 978-3-03919-486-5.

1830 war die Schweiz das erste Land in Europa, in dem sich die Volkssouveränität durchsetzte. 1869 gaben sich Zürich, 1874 der Bund die weltweit fortschrittlichsten Verfassungen mit ausgebauten demokratischen Rechten. Gleichzeitig räumte die Schweiz als letztes europäisches Land den Juden die Niederlassungsfreiheit und den Frauen das Stimmrecht ein – und auch das nur auf ausländischen Druck. In seiner Analyse, die von 1700 bis zur Gegenwart reicht, zeigt Jo Lang die Entwicklung der direkten Demokratie im Spannungsfeld zwischen Partizipation und Ausgrenzung, zwischen dem republikanischen Begriff des aufgeklärten Citoyens und dem traditionellen Konzept des «Volkkörpers». Eine erhellende Analyse, die auch ein Schlaglicht wirft auf die direktdemokratische Rhetorik des heutigen Rechtspopulismus.

Zürich: Ve-Ve-Velostadt

Die Zürcher Stadtbevölkerung liebt das Velo! Während die Nutzung anderer Verkehrsträger stagniert, passieren heute doppelt so viele Fahrräder die Zählstellen wie noch vor zehn Jahren. Aber warum macht man es uns so schwer, das sparsamste, gesündeste, rücksichtsvollste und oftmals sogar schnellste, wenn nicht gar eleganteste und dabei günstigste aller Verkehrsmittel im Alltag einzusetzen? Velo und Stadt passen zusammen wie Gomfi und Brötli. Warum müssen wir auf zwei Rädern um unser Leben fürchten, statt entspannt von A nach B zu pedalen?

Dankbar und mit gewissem Stolz blicken wir auf Berichte, die Zürich als Stadt von sagenhafter Lebensqualität ausweisen. Und manchmal, auf dem Velosattel im Stadtverkehr, auch ungläubig. Zürich wurde vor dem Motor erfunden. Seit dem 2. Weltkrieg aber gab es in der Stadtentwicklung nur einen Gott, dem sich alles andere unterordnete: das Auto. Lediglich der öffentliche Verkehr konnte sich daneben behaupten. Er transportiert auf der gleichen Fläche bis zu zehnmal mehr Menschen. Ohne ihn würde die autogerechte Stadt kollabieren.

Seit den Siebzigerjahren drängt das zwischenzeitlich vergessen gegangene Velo zurück auf Zürichs Strassen. Vom Widerwillen der Verkehrsplaner*innen, den kostbaren Strassenraum mit dem Velo zu teilen und die Velomobilität in Zürich attraktiv und sicher zu gestalten, zeugen bis in die späten 2010er Jahre scheinbar planlos und jedenfalls unzusammenhängend aufgemalte Velostreifen und Piktogramme. Platz fürs Velo fand sich am schmalen Rand und dort, wo kein Auto jemals fahren wollte.

Man baute die Strassen für das Auto und bestimmt nicht fürs Velo. An der Utobrücke beim Sihlcity werden Velofahrende auf dem Weg nach Wiedikon erst in einen Abspannmast der VBZ und anschliessend in einen Baum geführt, bevor sie sich mitten auf einer gut frequentierten Bushaltestelle der Linie 72 wiederfinden. An derselben Stelle vergnügen sich Automobilist*innen auf vier Spuren

Hat man bei VBZ und Grün Stadt Zürich schon über die Idee nachgedacht, Vergleichbares einmal auf einer Autostrasse zu versuchen? Velofahrer*innen könnten endlos von ähnlichen Situationen berichten. Passend dazu stellen nicht nur Post und Lieferdienste ihre Fahrzeuge wie selbstverständlich auf Fuss- und Velowege anstatt auf die Fahrbahn, auf die sie auch gehören.

Mobilität für alle dank neuer Strassenraumverteilung

Diese Konzeptlosigkeit der Raumaufteilung schadet nicht nur den Velofahrenden. Der Zwist mit Zufussgehenden und Benutzer*innen des öffentlichen Verkehrs schwelt seit längerem. Ebenso ist die Verkehrssituation der Velos auch für Automobilist*innen eine Quelle von Verunsicherung und Ärger.

Für die wachsende Stadt Zürich ist das kein Rezept mit Zukunft. Bis zu 100'000 werden wir in den nächsten Jahren willkommen heissen, und wir freuen uns auf sie. Die Stadt ist aus ökologischer, sozialer und ökonomischer Sicht die Siedlungsform der Zukunft, auf die wir setzen sollten. Eine Stadt für alle, in der die Bewohner*innen sicher, gesund und aktiv leben, arbeiten und einander begegnen.

Da sich Zürich im selben Zeitraum geometrisch kaum verändern wird, muss der zusätzlich benötigte Raum im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen werden. Für die Sicherstellung der Mobilität verlangt dies unter anderem eine viel effizientere Nutzung der Verkehrsflächen. Nichts schlägt in dieser Hinsicht das Zufussgehen. Für längere Wege ist der öffentliche Verkehr ideal. Alles dazwischen ist Velostadt.

Eine zukunftsgerichtete Planung

setzt alles daran, dass diese entstehen kann.

Lärmbekämpfung ohne Verdrängung

Das Ergebnis wird eine höhere Lebensqualität für die Stadtbevölkerung sein. Der ohnehin begehrte Wohnraum in der Stadt wird weiter an Attraktivität gewinnen. Im renditeorientierten Wohnungsmarkt bedeutet dies Aufwärtsdruck auf die Wohnkosten. Es ist eine Kernaufgabe linker Politik, diesen Druck abzulassen und die Vertreibung normal verdienender und ärmerer Schichten aus der Stadt mit allen verfügbaren Mitteln zu bekämpfen.

Die Stadt unsicher, laut und lebensfeindlich zu halten, um dadurch ihre Anziehungskraft künstlich zu begrenzen, darf in diesem Verdrängungskampf keines dieser Mittel sein. Wir dürfen den Lärm und Gestank heutiger Hauptverkehrsachsen nicht als Voraussetzung für den Erhalt günstiger Wohnungen annehmen. Der Lärm von Autostrassen ist keine minor inconvenience, sondern er erhöht Stress, verursacht Krankheit, schränkt die Leistungsfähigkeit ein und führt zu frühzeitigem Tod. Die Stadt muss ein menschenfreundlicher Lebensraum für alle sein.

Im Velo sehen wir einen Schlüssel zu diesem Wunschbild. «Radverkehr hält Städte zusammen, schützt die lokale



Typisches Bild in Zürich: unterbrochener Veloweg.

Velofahren in Zürich – Theorie und Praxis

Wirtschaft und schafft lokale Arbeitsplätze. Radfahren ist gesund, ökologisch verträglich, sozial verträglich und ökonomisch verträglich [...] Radfahrern wird bewusst, wie furchtbar die Welt durch das Auto wird. Und sie beginnen, ihren Lebensraum, den Lebensraum ihrer Kinder und auch die Natur zu verteidigen. Autofahrer fahren einfach weg und suchen sich einen Platz, von dem sie glauben, dort wäre es schöner. Der Autofahrer ist absolut asozial. Er merkt es nur nicht.» Hermann Knoflacher, ehemaliger Stadtplaner in Wien und mitverantwortlich für Wiens autofreie Innenstadt, bringt das auf den Punkt und zeichnet einen scharfen Kontrast zum Auto.

Mehr Freiheit für die Mehrheit

Den eigenen Alltag mit dem Velo zu bestreiten, wird damit auch zu einem Akt respektvollen nachbarschaftlichen Miteinanders, den wir allen möglichst leicht machen sollten. Das Auto einzuschränken, ist in dieser Betrachtungsweise kein Angriff auf die individuelle Freiheit, sondern ein Schritt, sie für eine Mehrheit wiederherzustellen. Der öffentliche Raum dient dem Aufenthalt, der Begegnung und der Mobilität. Das Auto hat ihn uns gestohlen, wir wollen ihn zurück.

Es genügt nicht, vereinzelte Velostreifen zu markieren, wo das Auto dies gestattet. Diese nun lange verfolgte Taktik führte zu dem heutigen Flickenteppich unvollständiger Verbindungen, die konsequent genau dort unterbrochen wurden, wo der Schutz der Velofahrenden am notwendigsten wäre. Kinder, Ungeübte und Betagte auf Velos sind ein seltener Anblick in Zürich. Gelten sollte: «Gestalte die Strassen so, wie wenn dein Grosi Velo fahren würde!»

Bevölkerung will mehr Velo

Was wir benötigen, sind durchgehende Routen und genügend Raum für die sichere und komfortable Fortbewegung mit den für die Stadt am besten geeigneten Verkehrsmitteln – für den öffentlichen Verkehr, das Zufussgehen und das Velo. Dieser Raum kann nur in einer Neuaufteilung der Verkehrsflächen gefunden werden. Diese wird zulasten des Autos gehen, das gegenwärtig weit überproportional bedient ist.

Zürich wird schöner, wenn mehr Menschen Velo fahren. Erste Schritte sind getan. Der Auftrag für mehr Velo wurde in mehreren Volksentscheiden und zahllosen Ratsbeschlüssen bestärkt. Mit der Velorouteninitiative steht ein Richtungsentscheid bevor, der den Durchbruch bringen muss. Wir werden uns nie zurücksehen!

Olivia Romanelli, AL-Gemeinderätin

Velostadt - alle wollen sie: Der Stadtrat, das Parlament, die grosse Mehrheit der Bevölkerung. Nähme man die zahllosen Bekenntnisse zum Veloverkehr, die Richtplaneinträge, überwiesenen Vorstösse, Petitionen und angenommenen Initiativen als Gradmesser, dann müsste Zürich es längst sein. Zudem haben Vereine wie umverkehrR und Pro Velo und auch die Critical-Mass-Bewegung in der Stadt eine starke Stimme – man hört ihnen mit maximal offenen Ohren zu.

Auch sind sich alle einig, dass eine lokale Klimapolitik nicht ohne eine aktive Politik für den Langsamverkehr, ergo auch nicht ohne Fahrräder, denkbar ist. Ohne diese Politik lässt sich auch das in der Gemeindeordnung verankerte Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft nicht erreichen. All dessen ist man sich in Zürich bewusst.

Theoretisch – auf dem Papier – und im Geiste sind wir also schon Velostadt: Grundlagen für die praktische Umsetzung bestehen auf allen Staatsebenen, das Stimmvolk hat sie demokratisch bestätigt – wieder und wieder:

- **Backup vom Bund:** Zurzeit ist das Veloweggesetz des Bundes – ok, etwas wischi-waschi – in der Vernehmlassung (Frist lief am 10.9.ab).
- **Backup vom Kanton:** Im Herbst 2010 sagte der Kantonsrat Ja zum Veloförderprogramm. 2012 wurde die kantonale Koordinationsstelle Veloverkehr ins Leben gerufen.
- **«Städte-Initiative»:** 2011 hat die Bevölkerung Ja gesagt zur Förderung des Langsamverkehrs. Damit ist in der Gemeindeordnung verankert, dass der motorisierte Individualverkehr innert 10 Jahren zugunsten von öV, Velo- und Fussverkehr um 10% abnehmen soll.
- **Gegenvorschlag zur «Velo-Initiative»:** Zusätzlich stimmten 2015 die Stadtzürcher*innen für einen Rahmenkredit von 120 Mio. Franken zum Ausbau von Fahrrad-Infrastruktur.
- **«Masterplan und Bauprogramm Velo» (2012):** Will Investitionen bis 2025 verdoppeln, die Sicherheit der Velofahrer*innen verbessern und die Zahl velofahrender Kinder und Jugendlicher erhöhen.

Am 27. September kommt die **Initiative «Sichere Velorouten für Zürich»** vors Volk. Sie fordert innerhalb von 10 Jahren 50 km autofreie und sichere Velorouten – ein Postulat, das eigentlich von den erwähnten Förderungsmassnahmen bereits abgedeckt wäre. Der Stadtrat ist dafür und sehr wahrscheinlich auch die Mehrheit des Stimmvolks.

Die grosse Frage drängt sich auf: Warum steckt Zürich trotz der guten theoretischen Voraussetzungen immer noch in den «Velostadt-Windeln», während Städte wie Amsterdam (ebenso enge Platzverhältnisse) oder Kopenhagen (ehemalige «Autostadt») uns meilenweit voraus sind? Die topographischen Unterschiede können es nicht sein, denn starke Gegenwinde (das Pendant zu «hügelaufwärts») und horizontaler Regen könnten einem dort das Velofahren ebenfalls vermiesen. Tun sie aber nicht. Woran liegt's also?

Amsterdam kann es sich seit Jahrzehnten nicht leisten, Strassenprojekte ohne sichere Velorouten zu planen. Hat es nicht Platz für alle (wie es in der Innenstadt häufig der Fall ist), erhält das Velo Vorrang. Und Autofahrende sind es gewohnt, sich dem ohne Klage unterzuordnen.

Kopenhagen brüstet sich beinahe etwas damit, dass es gelungen ist, die autoliebenden Dän*innen richtiggehend umzuerziehen. Das Auto gilt in der Stadt heute – leicht zugespitzt formuliert – als Verkehrsmittel für die Versager*innen, die Ewiggestrigen, für jene, die zu blöd sind, die Zeichen der Zeit zu erkennen, und all die aufhalten, die schnell, effizient, günstig und schadlos von A nach B kommen wollen.

Andrea Leitner, AL-Gemeinderätin



Nazis in Winterthur



Ein Gespenst geht um in Winterthur. Das Gespenst des Nationalsozialismus.

Vor gut zwei Wochen wurden durch die Antifa zwei Neo-Nazi-

Gruppierungen im Raum Winterthur aufgedeckt. Darauf folgte ein Artikel der Regionalzeitung «Der Landbote» und die AL Winti reichte einen Vortoss im Winterthurer Gemeinderat ein, der Aufklärung von Seiten der Behörden verlangte (die Antwort steht noch aus). Die Behörden hüllten sich in Schweigen und schoben sich gegenseitig den Ball zu. Die Stadtpolizei verwies auf die Kantonspolizei und diese verwies wiederum auf den Nachrichtendienst. Der Verdacht, dass die Behörden auch in der Schweiz auf dem rechten Auge blind sind, wurde immer stärker.

Erst als die Antifa erste Mitglieder der Gruppe enttarnten, weitere Beiträge in den verschiedenen Medien zum Thema erschienen und der öffentliche Druck auf die Behörden zunahm, wurden diese aktiv. Zwei Wohnungen wurden von der Polizei durchsucht. Dabei wurden mehrere Waffen sicher gestellt.

Die Frage ist nun, ob sich die Polizei mit diesem Resultat zufriedengibt. Die Waffen dürften die jungen Männer bald wieder zurückerhalten, da sie sie legal erworben hatten. Momentan werden im Raum Winterthur sieben Personen aus dem rechtsextremen Milieu beobachtet, nähere Informationen dazu gibt es jedoch nicht (im linksextremen Milieu sind es vierzig Personen). Zudem sollen sich rund um Winterthur einige Rechtsextreme tummeln.

Das Ganze scheint also noch nicht wirklich ausgestanden zu sein. Die AL muss weiterhin wachsam sein und den Behörden auf die Finger schauen. So können wir am besten die lokalen Antifa-Gruppen unterstützen und diese rechtsextremen Umtriebe unterbinden. Kein Fussbreit dem Faschismus!

Roman Hugentobler,
AL-Gemeinderat Winterthur

Ja zur Änderung des Strassen-gesetzes entlastet Gemeinden

Der Kanton Zürich kennt verschiedene Fonds, aus deren Mitteln bestimmte Aufgaben finanziert werden. So gibt es beispielsweise den kantonalen Lotteriefonds, mit dem hauptsächlich Kultur und allgemeingemeinschaftliche Projekte finanziert werden, den kantonalen Sportfonds, der Sportanlagen mitfinanziert, oder den kantonalen Verkehrsfonds, der unter anderem zum Bau neuer Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr (beispielsweise Tram Affoltern) beiträgt.

Überdimensionierter Strassenfonds

Im Zentrum der kantonalen Abstimmungsvorlage «Änderung Strassengesetz» vom 27. September 2020 steht einer dieser kantonalen Fonds: der Strassenfonds. Es geht um die Frage, ob der Strassenfonds künftig auch für einen Teil des Unterhalts von Gemeindestrassen aufgenommen soll. Dieser Strassenfonds, gespeisen mit den Einnahmen aus der kantonalen Verkehrsabgabe, der Mineralölsteuer sowie der Schwerverkehrsabgabe, wächst von Jahr zu Jahr. Weil immer mehr und immer grössere Autos im Kanton zugelassen werden, spült es jährlich ein Mehr an Einnahmen in den Strassenfonds. Dem Fonds fliessen jedes Jahr Mittel von rund 450 Millionen Franken zu, also rund 100 Millionen Franken mehr, als der Kanton für den Unterhalt seiner rund 1500 Kilometer Strassen und den Bau von Strasseninfrastrukturen braucht (da der Rosengartentunnel abgelehnt wurde, verbleiben zudem die dafür eingeplanten 400 Millionen Franken im Strassenfonds). Belief sich der Fondsbestand 2008 auf 430 Millionen Franken, waren es Anfang 2020 bereits 1,4 Milliarden Franken.

Mehr Spielraum für Gemeinden

Ein Teil dieser Überschüsse soll künftig – statt im kantonalen Strassen-

Wer bezahlt eine Verkehrsabgabe?

Die kantonale Verkehrsabgabe richtet sich nach Hubraum, Abgaskategorie und Gewicht des Fahrzeugs. Für folgende Fahrzeuge muss eine jährliche Verkehrsabgabe entrichtet werden: Autos, Lastwagen, Lieferwagen, Wohnwagen, Motorräder etc. Nur eine pauschale Verkehrsabgabe muss für Arbeitsmaschinen, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Händlerschilder bezahlt werden. Ebenfalls eine Pauschale ist für E-Bikes mit gelben Nummern und Mofas fällig. Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb sind von der Abgabe befreit.

fonds gebunkert zu werden – an die Gemeinden für den Unterhalt ihrer 5400 Kilometer Strassen fliessen, der jährlich rund eine halbe Milliarde Franken kostet. Davon zahlt der motorisierte Individualverkehr nur gerade 12 Millionen, den grossen Rest begleichen die Steuerzahler*innen. Die Strassengesetzänderung sieht darum vor, dass der Kanton künftig mindestens 20 Prozent der Einlagen in den Strassenfonds, aktuell sind das 84 Millionen, an die Gemeinden weitergibt. Der Verteilschlüssel bemisst sich simpel nach der Länge der jeweiligen Gemeindestrassen.

Ein Ja zu dieser Vorlage ist sinnvoll: Die Gemeinden werden entlastet, die Strassenkosten werden verursachergerecht mitfinanziert. Die freigewordenen Mittel könnten in der Stadt Zürich beispielsweise für sichere Velorouten verwendet werden.

Judith Stofer, AL-Kantonsrätin



Klimasondersitzung: Solidarität als Schlüsselement



Die kantonsrätliche Doppelsitzung vom 29. Juni 2020 stand ganz im Zeichen des Klimas. Monothe-matische Kantons-ratssitzungen sind eine Seltenheit. Diese wichtige Debat-te wurde möglich,

weil die AL sich mit vier anderen Parteien zu einer «Klima-Allianz» zusammengeschlossen hat.

Bevor wir uns im Rat mit konkreten Vorstössen beschäftigten, positionierten sich die Parteien in einer Grundsatzdebatte. Um zu verhindern, dass die Erderwärmung auf mehr als 1.5° Celsius steigt, muss die Schweiz bis spätestens 2050 klimaneutral werden. Der CO₂-Fussabdruck pro Kopf liegt in der Schweiz aktuell aber bei 14 Tonnen pro Jahr. Von 14 auf null in 30 Jahren ist eine kolossale Aufgabe! Im Namen der Alternativen Liste habe ich betont, dass wir einen grundlegenden Wandel brauchen und dass das zentrale Element dieses grundlegenden Wandels die Solidarität ist. Solidarität über Raum

und Zeit. Solidarität mit den Mitmenschen hier, mit den Mitmenschen anderswo und mit den Mitmenschen der Zukunft. Nur ein konsequent solidarisches Handeln über alle Politikfelder hinweg, kann eine glaubwürdige Umwelt- und Klimapolitik hervorbringen, welche das gute Leben für alle zum Ziel hat. Denn ein Umweltschutz nur für diejenigen, die es sich leisten können, und auf Kosten derjenigen, die dies eben nicht können, ist keine Option.

Ein zentrales Element einer solchen Klimapolitik ist die Umverteilung von oben nach unten. Sei es bei CO₂-Abgaben oder bei der Steuerpolitik. Angesichts der gigantischen Aufgabe, die vor uns liegt, werden grosse Veränderungen unumgänglich sein. Damit diese von allen mitgetragen werden und für alle tragbar sind, braucht es ein konsequent solidarisches Denken und Handeln. Es braucht System Change und nicht Climate Change.

Meine vollständige Rede zur Klimasondersitzung vom 29. Juni ist auf der Webseite der AL zu finden.

Melanie Berner, AL-Kantonsrätin

Tanz-, Theater- und andere Landschaften



Endlich ist es so weit: Die Weisung «Kultur, Förderung Tanz und Theater, Rahmenkredit Konzeptförderung, Erhöhung Beiträge an Coproduktionsinstitutionen» steht.

Die Verhandlungen von Patrick Maillard in der Kommission trugen Früchte. Zum einen konnte ein Beitrag von 6.5 Millionen Franken festgelegt, zum anderen eine faire Aufteilung auf die zwei Fördermodelle vereinbart werden. So sollen 60 Prozent des Beitrages in die sechsjährige Konzeptförderung von Institutionen fließen und 40 Prozent in die Konzeptförderung von Gruppen und Einzelpersonen. Ein zentraler Punkt ist, dass die Entscheidbarkeit über die Beiträge für die Dauer von sechs Jahren nicht beim Stadtrat, sondern wieder beim Gemeinderat liegt. Wir hoffen nun, dass möglichst viele Personen aus der freien Theater- und Tanzszene davon profitieren können!

Auch diverse Anträge im Zusammen-

hang mit den Auswirkungen der Corona-Krise standen zur Debatte. Dabei wurde viel über den Gebührenerlass bei Veranstaltungen diskutiert. Auch die Kulturbranche soll für Ausfälle weitere Unterstützung erhalten. Einige Forderungen wurden auch von uns unterstützt – so etwa das Postulat von SP und FDP zuhanden des Stadtrats mit dem Ziel, aufzuzeigen, wie «die weit verbreitete Unzufriedenheit unter den Mitarbeitenden in den Pflegeberufen und die damit verbundene hohe Fluktuation in den Stadtspitalern sowie den Alters- und Pflegezentren reduziert werden kann».

Last, but not least traktandiert war die Weisung «Stadtentwicklung, (Sozialbericht Überlandpark)»: Infolge der Einwendungen von Andrea Leitner – mit Unterstützung von Grünen und SP –, muss der Stadtrat nun einen Ergänzungsbericht zum Überlandpark erstellen: Dieser soll aufzeigen, ob und wie sich die Bevölkerungsstruktur zwischen 2017 und 2022 wandeln wird – eine unabdingbare Massnahme für zukünftige Grossprojekte.

Natalie Eberle, AL-Gemeinderätin

Unruhe bewahren

10. Juni: Luca Maggi (Grüne) und Christina Schiller (AL) verlangen in einer Motion, die Bewilligungspflicht für politische Kundgebungen und Demonstrationen durch ein Meldeverfahren zu ersetzen.

17. Juni: Vor dem Virus sind nicht alle gleich. AL-Gemeinderät*innen Ezgi Akyol und David Garcia Nuñez fordern einen Bericht zum sozio-ökonomischen Hintergrund von Covid-19 betroffenen Personen, insbesondere zur Frage, ob auch in der Stadt Zürich Menschen aus dem Tieflohnsektor überproportional oft an Covid-19 erkrankt oder gestorben sind.

29. Juni: Klimadebatte im Kantonsrat: AL-Kantonsrätin Melanie Berner betont, dass eine glaubwürdige Umweltpolitik das gute Leben aller zum Ziel haben muss, und ruft zu Solidarität auf mit den Mitmenschen hier, mit den Mitmenschen anderswo und mit den Mitmenschen der Zukunft.

6. Juli: AL-Kantonsrat Manuel Sahli fordert mit Grünen, EVP, GLP und SP in einer Motion eine deutliche Steigerung der Solarstrom-Investitionen im Kanton.

6. Juli: AL-Kantonsrätin Laura Huonker tritt zurück.

14. Juli: Trotz Corona reicht die IG Grubenacker das von der AL aktiv unterstützte Referendum gegen den Gestaltungsplan Thurgauerstrasse mit über 2700 Unterschriften ein.

30. Juli: Junge Grüne und JUSO reichen das kantonale Referendum gegen den Nationalitäten-Pranger in Polizeimeldungen ein. Mit Unterstützung von AL, Grünen, SP und Secundas wurden über 4000 Unterschriften gesammelt.

17. August: Anne-Claude Hensch rückt für Laura Huonker im Kantonsrat nach und votiert an ihrer ersten Sitzung gleich fünfmal.

26. August: Riesenerfolg für die AL: Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat eine massive Senkung der Abwassergebühren (um 80% von 2022-2025 und um 55% von 2026-2029), um die massiv überhöhten Reserven abzubauen, und erfüllt damit eine Motion von AL-Fraktionspräsident Andreas Kirstein und FDP-Gemeinderat Albert Leiser.

Finanzen

Damit wir Unruhe bewahren können, sind wir dankbar für jede Spende: Alternative Liste Zürich, PC 87- 63 811- 5

IBAN: CH53 0900 0000 8706 3811 5

Quittungen bei Personenkontrollen



2015 haben wir im Gemeinderat die Einführung von Quittungen bei Personenkontrollen als Massnahme gegen Racial Profiling verlangt. Laut der

Agentur der Europäischen Union für Grundrechte soll dies dazu führen, dass Personenkontrollen bewusster und nur bei Vorliegen triftiger Gründe durchgeführt werden. Die Polizeiarbeit wird transparenter, das Vertrauen der Bevölkerung in die Polizeiarbeit gestärkt und die Beschwerdemöglichkeiten der Betroffenen werden verbessert. So kann Betroffenen mehr Respekt entgegengebracht werden, denn die Kontrollierten werden über den Grund einer Kontrolle informiert. Dabei geht es nicht in erster Linie um einzelne Personenkontrollen an sich, sondern darum, dass wiederholte, unbegründete Personenkontrollen die Betroffenen aus der Gemeinschaft ausgrenzen und Vorurteile in der Bevölkerung verstärken. Seit 2018 muss die Stadtpolizei alle Personenkontrollen in einer App festhalten und sie einer der folgenden Kategorien zuweisen: Verhalten und Erscheinen, konkrete Situation, polizeiliche Lage und Bedrohung, objektive Erfahrungswerte, Ausschreibung oder Fahndung. Leider werden solche schwammigen Kategorien nicht viel gegen Racial Profiling bewirken können.

2019 wurden 22'757 Personenkontrollen erfasst. 2018 waren es ab Februar 25'830 Kontrollen. Bei nur 28 Prozent der Kontrollen kam es 2019 zu «Treffern». Bei den meisten Kontrollen werden – leider wenig überraschend – Verhalten und Erscheinen einer Person als Grund angegeben. 2019 war dies bei 43 Prozent der Kontrollen der Fall, 2018 bei 39 Prozent. Gleichzeitig ist dies jedoch die Kategorie mit der kleinsten «Trefferrate» (21 Prozent). Dies bedeutet, dass knapp 80 Prozent der Kontrollen in dieser Kategorie umsonst durchgeführt worden sind. Diese Kategorie kann als ein Euphemismus für Racial Profiling fungieren. Die neue App bei Personenkontrollen ist zwar ein erster, aber kein ausreichender Schritt. Wir werden weiterhin für das Ausstellen von Quittungen kämpfen!

Ezgi Akyol, AL-Gemeinderätin

Planungsdesaster Hardturm

Das seit 20 Jahren andauernde Seilziehen um die Zürcher Stadien ist geprägt von Spannungsfeldern, die bisher kein Projekt aufzulösen vermochte. Weil zu technokratisch an den verschiedenen Bedürfnissen der Bevölkerung vorbeigeplant wurde.

Da ist zunächst das Bedürfnis der starken Fussball-Lobby nach einem «richtigen» Fussballstadion - obwohl die



Die Hardturmtribüne ist 1968 abgebrannt. So wie danach alle bisherigen Neubauprojekte.

Zuschauernachfrage für live-Spiele meist nicht allzu gross ist und Post-Corona wohl kaum grösser sein wird. Es kumulierte sichtbar im Prestige-Wunsch, an der Euro 2008 Spiele austragen zu können, und in der hauruck realisierten Alternativlösung Letzigrund, die mit zusätzlichen Millionen für drei Vorrundenspiele fussballtauglich gemacht wurde und in ein Desaster mit der Baufirma mündete. Zürich hat heute ein zwar architektonisch schönes, aber defizitäres Stadion, worin ausser «Weltklasse Zürich» keine Leichtathletik-Meetings stattfinden, weil es zu teuer ist.

Wachstum vs. Freiraum

Das wichtigste Spannungsfeld ist das prognostizierte Wachstum der Stadtbevölkerung, kombiniert mit dem Bedarf und

der politischen Forderung nach preisgünstigem Wohnraum und dem gleichzeitigen Wunsch nach mehr Freiraum und Grünflächen.

Stadtplanung an der Urne?

Die Realisierung der verschiedenen Projekte scheiterte entweder an der direkten Demokratie oder den baurechtlichen Verfahren, bei denen eine Minderheit dank Rechtsmitteln das JA einer Mehrheit kippen kann. Vor 20 Jahren hat Zürich im Euro-2008-Taumel die Chance verpasst, unter Einbezug der Bevölkerung eine städtebauliche Diskussion zu lancieren und verschiedene Optionen zum Bevölkerungswachstum und den Bedarf nach Frei- und Sporträumen, Hochhaustürmen und Grünflächen breit, visionär und mutig zu diskutieren. Es kann nicht gut gehen, wenn Visionen Einzelner in Projekte gepackt werden. Stadtplanung wird nicht mit einem JA oder NEIN an der Urne gemacht. Stadtplanung braucht Visionen, kann aber ohne Mitwirkungsprozesse und Kompromissbereitschaft nicht funktionieren. Bei einem Ja (wahrscheinlich) gibt es ein Patt, bei einem Nein eine Matt-Situation.

Dayana Mordasini

Mehrere Tode gestorben

Nach dem JA zum Hardturm-Projekt «Pentagon» 2003 hagelte es Einsparungen, das Projekt konnte nicht wie geplant auf die EM 2008 fertiggestellt werden. Stattdessen wurde das Letzigrund-Projekt forciert. 2010 warf die CS beim Hardturm das Handtuch und verkaufte an die Stadt. 2013 gab es ein hauchdünnes NEIN zum Stadion-Projekt und ein JA zum Wohnprojekt, das aber wegen dem Link zum Stadionbau nicht realisiert werden konnte. 2018 sagte das Volk JA zum Public-Private-Projekt «Ensemble». 2019 sagte der Gemeinderat JA zum Gestaltungsplan, auch die AL-Fraktion stimmte zu – aus Respekt vor dem Volkssentscheid. Am 27. September entscheidet Zürich, ob das Stadionprojekt zum dritten Mal stirbt. 2003 empfahl die AL NEIN, 2013 und 2018 beschloss sie Stimmfreigabe. Für den 27. September hat die VV die NEIN-Parole beschlossen.