

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 132. Ratssitzung vom 10. Februar 2021

3578. 2021/9

Postulat von Stephan Iten (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 06.01.2021: Verzicht auf Kap-Haltestellen beim Bau der neuen Bushaltestelle «Bahnhof Wipkingen» sowie Signalisation von Tempo 50

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

***Johann Widmer (SVP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3437/2021): Die SVP begrüsst selbstverständlich die Verbreiterung der Brücke und damit die Verbreiterung der Haltestellen. Es ist auch richtig, für die ÖV-Passagiere durch bauliche Massnahmen mehr Platz zu schaffen. Selbstverständlich soll auch die störende Mauer dahinter weg. Das sind alles sinnvolle Massnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau dieses Bahnhofs. Die Neugestaltung des Strassenraums, also die Fortführung des Sabotageprojekts, das dort stattfindet und ÖV, MIV, Fussgänger und Velofahrer behindert, findet keine Zustimmung durch die SVP. Es gibt viele Nachteile und man sollte das gesamte Projekt eigentlich neu planen. Die Verkehrslage an der Nordbrücke ist keine einfache und vor allem die Verletzung der Sicherheit ist markant. Die heutige Situation an der Nordbrücke wurde durch die verschiedenen Massnahmen – wie Tempo 30; vier Fussgängerstreifen in Folge; Fussgängerinseln, die zu nahe an den Bushaltestellen stehen – verschlimmbessert. Das hat die Sicherheit der Fussgänger, Velofahrer, Fahrzeuglenker und des ÖV massiv verschlechtert und man kann oft kritische Situationen beobachten. Ich deklariere das im Moment unter «Missverständnisse bei der Strassenquerung», aber es sind eigentlich die wilden Querungen durch Fussgänger, die glauben, es handle sich dort um eine Begegnungszone. Ich habe vorher gehört, dass das eigentliche Fernziel ein komplettes Fahrverbot sei und man das Gebiet den Fussgängern übergeben solle. Die Fussgänger unterschätzen in der heutigen Situation die Wichtigkeit der Strasse und nehmen sich wie auf einer Quartierstrasse. Gerade die Querung hinter den wartenden Bussen, neben den Fussgängerstreifen ist typisch für dieses Quartier. Die Situation animiert die Fussgänger geradezu zu wilden Querungen. Mit Tempo 30 und unsinnig angeordneten Fussgängerstreifen schafft man keine Sicherheit auf Durchgangsstrassen, sondern wiegt die Fussgänger in einer falschen Sicherheit und schafft viele Gelegenheiten für Unfälle zwischen Velos, Autos, Bussen, LKWs und Fussgängern. Das Projekt der Verbreiterung der Brücke als Nadelöhr auf einer wichtigen Verbindungsachse von Höngg in die Stadt soll also dazu genutzt werden, eine sichere Lösung zu finden. Leider ist das neue Projekt eine weitere Verschlechterung der Situation – dies, weil nicht rational gedacht, sondern ideologisch gehandelt wird. Ich komme nun zu den verschiedenen Nachteilen der vorliegenden Lösung. Für den ÖV: Busse der Linie 46 auf der Nordstrasse muss warten, bis links und rechts keine Fahrzeuge mehr kommen, dann müssen sie darauf achten, dass der Fussgängerstreifen über die Rousseaustrasse frei ist – oft rennen Fussgänger über den Streifen, so dass der Bus eine Vollbremsung durchführen muss*

und quer auf der Kreuzung zum Stehen kommt. Fussgängerstreifen sollten so platziert werden, dass der Bus wenigstens auf die Rotbuchstrasse passt. Busse, die in Richtung Höngg abfahren möchten, müssen zwei Fussgängerstreifen in kurzer Distanz queren. Bei viel Fussgängerverkehr auf beiden Übergängen kommt es vor, dass der Bus – aber auch der Lastwagen – auf dem ersten Fussgängerstreifen zu stehen kommt, was dort den Fussgänger- und den Linksabbiegerverkehr in die Scheffelstrasse, aber auch die anderen Busse massiv behindert. Diese Anordnung an diesem Übergang ist nicht sinnvoll. Dann bedeutet Tempo 30 auch für die Linien 33 und 46 eine Verlängerung der Fahrzeiten und stellt somit eine Qualitätseinbusse dar. Darum sollte man von Tempo 30 wieder auf Tempo 50 erhöhen, weil es nicht angeht, dass die VBZ wegen ideologischer Machenschaften behindert wird. Tempo 30 hat dort mit Lärmschutz nichts zu tun und ist eine Verletzung des kantonalen Richtplans Verkehr. Nachteile für Fussgänger: Der Fussgängerübergang vor der Migros ist eine echte Gefahr und muss wieder aufgehoben werden. Die beiden Fussgängerstreifen direkt hintereinander machen die Verkehrssituation für Buschauffeure und Fahrzeuglenker, aber auch für Velofahrer, extrem komplex. Man kann Fehlhandlungen beobachten, die Fussgänger in gefährliche Situationen bringen. Einige Beinahe-Unfälle haben sich dort in den letzten beiden Jahren ereignet. Der verbleibende Fussgängerstreifen beim Coop könnte dafür verbreitert werden, wie wir das im Postulat auch schreiben. So verleitet es die Fussgänger nicht dazu, zu glauben, sie seien auf einer Spielstrasse in Sicherheit, während es sich doch um eine vielbefahrene Durchgangssachse handelt. Die Aufenthaltsqualität ist auch kein Argument für Tempo 30 und andere Schikanen, die ÖV und MIV dort erleiden müssen. Man hat schliesslich den Röschibachplatz bereits als Aufenthaltsort umgestaltet. Eine Durchfahrtsstrasse ist kein Ort, an dem man sich aufhalten sollte – beobachtet man aber die Fussgänger, glauben die, das heute vielgelobte Quartierzentrum sei an dieser Stelle bereits umgesetzt. Nachteile fürs Velo: Das Konzept für die Velofahrenden ist ebenfalls ungeeignet. Die geplanten Kap-Haltestellen verursachen die gleichen Probleme wie andere Kap-Haltestellen auch. Die ungeduldigen Velofahrer sind durch die wartenden Busse behindert, weichen über die Haltestelle, das Trottoir oder anderweitig aus und gefährden dadurch die wartenden Passagiere. Haltestellen ohne Kap-Situation lassen es zu, dass die Velofahrer neben dem wartenden Bus vorbeifahren können. Der Nachteil für den motorisierten Individualverkehr ist offensichtlich: Er wird durch Tempo 30 behindert, das sowieso nur ideologisch gemeint ist. Dort, wo die Bahn selbst viel Lärm verursacht, kann man auch nicht von Lärmschutz sprechen. Die Kap-Haltestellen behindern den Verkehr, so dass die Kapazität dieser wichtigen Verbindungsachse künstlich verkleinert wird. Die beiden Fussgängerstreifen links und rechts der Scheffelstrasse sind weitere Gefahrenquellen, weil auch Fahrzeuglenker mit solchen Situationen schlicht überfordert sein können. Die Linksabbieger in die Scheffelstrasse stehen dann dem Durchgangsverkehr im Weg, weil nach der Fussgängerinsel zu wenig Platz besteht, um korrekt einzuspuren. Die Lastwagen, die Migros und Coop zuliefern, kommen mitten auf der Strecke zum Stehen, weil die Fussgänger sehr undiszipliniert über die Strasse gehen. Es ist auch ziemlich eng – ich fahre selbst hin und wieder Lastwagen mit Anhängern – und man kommt praktisch nicht um die Ecke. Es ist durchaus möglich, die Fussgänger mit dem Anhänger zu erwischen. Die aktuelle Situation erlaubt es, dass die wartenden Busse durch Autos und Velos überholt werden können. Das ist später nicht mehr möglich mit diesen Kap-Haltestellen. Wenn der Bus ein oder zwei Minuten auf die Anschlüsse des S-Bahn-Netzes wartet,

wartet der Verkehr auch und die armen Wipkinger und Höngger sind blockiert. Das ist für die Bewohner in Höngg und West-Wipkingen – immerhin rund 10 000 Menschen – nicht zumutbar, weil das für sie eine der wichtigen Verbindungsachsen in die Innenstadt ist. Die neue Nordbrücke stellt eine Wegelagerersituation für den Durchgangsverkehr dar. Darum bitten wir, dieses Postulat zur Prüfung zu überweisen und hoffen, dass hier Vernunft einkehrt und man solche Projekte nicht einfach durchlässt.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: Wenn man etwas aus dem Votum von Johann Widmer (SVP) schliessen konnte, dann dies: Es läuft irrsinnig viel an der Nordbrücke. Dort ist wahnsinnig viel los, es gibt alle möglichen Nutzungen, Bewegungen und es läuft so viel, dass man kaum durchkommt, weil ein derartiges Gewusel besteht mit Abbiegebeziehungen, Einkäufen – es ist ein Hin und Her. Aber die Schlussfolgerung, darum wieder Tempo 50 einzuführen, kann ich nicht nachvollziehen. Die Begründung ist ja auch, dass der Ausbau der Brücke mehr Platz für die Fussgänger auf dem Trottoir schafft und sie darum sicherer auf dem Trottoir seien und man deshalb wieder mit Tempo 50 durchfahren könne. Breitere Trottoirs für die Fussgänger bedeutet also Tempo 50 für die Autos? Dem können wir so nicht zustimmen. Die Nordbrücke ist ein Quartierzentrum, ist als solches eingetragen und wird von wahnsinnig vielen Leuten genutzt, die die Strasse queren. Dies bitte nicht auf weniger, sondern lieber auf noch mehr Fussgängerstreifen oder überall. Das tun sie auch und darum müssen wir dort für möglichst viel Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sorgen. Mit Tempo 50 kann man sowieso nie durchfahren, weil immer etwas los ist. Tempo 30 ist okay. Ob es in Zukunft Tempo 20 sein wird, wissen wir nicht. Ein weiteres Argument sind die Kap-Haltestellen. Mir ist nicht klar, ob Sie die jetzigen meinen oder ob Sie für die Zukunft festlegen wollen, dass es keine geben dürfe. Hans Jörg Käppeli (SP) hat es vorweggenommen: Die jetzigen Haltestellen sind keine Kap-Haltestellen. Ob es in Zukunft welche sein werden oder nicht, können wir heute nicht sagen. Das ist eine Sache der Planungs- und Projektierungsphase. So weit sind wir aber noch nicht. Möglicherweise werden es Kap-Haltestellen, vielleicht aber auch nicht. Das möchten wir uns aber nicht im Rahmen dieses Postulats vorschreiben lassen. Darum bitten wir Sie, das Postulat abzulehnen.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Wie man ernsthaft auf die Idee kommen kann, dass man den Fussgängerstreifen aufheben sollte, wenn es viele Zufussgehende hat, erschliesst sich mir nicht. Das würde heissen, dass man die Fussgängerinfrastruktur abbaut, wenn viele Menschen zu Fuss unterwegs sind. Das ist die Forderung der SVP. Nach dieser Argumentation müsste man den Nordring der Autobahn als erstes abreißen, da dieser sehr stark befahren ist. Die Autobahn bliebe nur noch hinten im Glarnerland bestehen. Und wie man Tempo 50 und verkehrssicher im gleichen Satz sagen kann, ist mir schleierhaft. An diesem Ort ist viel los, wir haben es heute mehrfach gehört. Es besteht auch eine lebendige Entwicklung. Wenn es jetzt heisst, der Ort müsse so und so umgestaltet wer-

den, werden Dinge vorweggenommen, die ich mir noch gar nicht vorstellen kann. Wir haben heute zwar die zu bauende Haltestelle beschlossen, die sicherlich beeindruckend wird. Was wir sonst noch in diesem Quartierzentrum machen, soll zuerst mit dem Quartier zusammen entwickelt werden. Wenn ich mich richtig entsinne, habt Ihr den Vorstoss auch nicht so schlecht gefunden. In einem Punkt muss ich Johann Widmer (SVP) recht geben: Die Achse ist eine wichtige Einfallsachse – und zwar für den ÖV. Darum muss der ÖV immer an der Spitze des ganzen Pulks fahren und darf nicht durch den MIV blockiert werden. Denn es sind vor allem die Stabilisierungsmassnahmen, die beim ÖV Geld kosten und «Stabilisierungsmassnahmen» heisst auf gut Deutsch, dass der MIV dem ÖV im Weg steht. Lehnen Sie das Postulat deshalb ab.

Johann Widmer (SVP): Ich weiss nicht, ob mir STR Richard Wolff zugehört hat, aber es sollte klar sein: Jetzt sind es keine Kap-Haltestellen. Liest man die Pläne, die zum Ganzen bis jetzt herausgegeben wurden, ist es ziemlich klar, was mit diesen Haltestellen im Schild geführt wird. So, wie es jetzt gezeichnet ist, wird kaum noch Platz bestehen, dass ein Velo oder ein Auto die haltenden Busse überholen kann. Vielleicht hat man sich auch verzeichnet, dann ist es klar, dass man mein Votum nicht ganz nachvollziehen kann. So, wie ich die Tendenz in diesem Rat und in dieser Verwaltung kennengelernt habe, ist es aber klar, dass es auf jeden Fall verschlechtert wird. Dann musste ich hören, es brauche mehr Fussgängerstreifen, wenn mehr Fussgänger vorhanden sind. Ich habe ja gesagt, man solle einen streichen und den anderen dafür verbreitern. Ich entwickle das etwas weiter: Wenn mehr Autos unterwegs sind – sollte man die Strasse dann verbreitern oder verschmälern? Hier ist die Logik nicht ganz erkennbar.

Andreas Egli (FDP): Es wäre wichtig, dass der zuständige Stadtrat den Postulatstext liest, bevor er sich ans Mikrofon begibt. Im Postulat steht «die neu zu bildende Haltestelle». Ich bin insofern gleicher Meinung wie die SVP, dass es wenig sinnvoll wäre, an dieser Stelle eine Kap-Haltestelle zu bauen. Sonst kommt der Bus gar nicht mehr an die Kap-Haltestelle und der Verkehr staut sich von einer Richtung in die andere. Zur Vorstellung, man könne nur mit einer Kap-Haltestelle sicherstellen, dass der Bus die Pulkführung übernimmt: Wenn man sieht, wo der Bus anschliessend hinfährt, ist man froh, wenn er an der nächsten Haltestelle problemlos die Pulkführung übernehmen kann. Bis zu diesem Punkt sind die paar Autos, die überholen konnten, sowieso schon weit weg. In diesem Bereich bestand bis vor nicht allzu langer Zeit Tempo 50. Im Moment besteht eine Tendenz, auch auf ÖV-Strecken Tempo 30 zu planen. Sollte dies umgesetzt werden – das steht in der stadträtlichen Antwort – kostet dies die Stadt alleine beim öffentlichen Verkehr rund 20 Millionen Franken pro Jahr. Ich wohne im Quartier Höngg. Wir sind natürlich nicht wahnsinnig begeistert, wenn man aus unseren Wohnquartieren je länger je mehr Zeit braucht, um in die City zu gelangen und dafür auch noch mehr bezahlen muss. Sven Sobernheim (GLP): Du sagst, mit der Logik der SVP müsste man die Autobahn beim Gubrist reduzieren. Vor nicht allzu langer Zeit haben wir von Markus Knauss (Grüne) gehört, dass dies der geplante Weg sei, um mit dem Auto von einem Stadtquartier ins andere zu gelangen. Man sollte dort also nicht zusätzlich reduzieren. Der Vorstoss fordert zu Recht, dass dort nicht auf Kap-Haltestellen umgestellt werden sollte. Insofern unterstützen wir das Postulat der SVP und bitten den Stadtrat bei der Prüfung des nächsten Projekts, dort auf Kap-Haltestellen zu verzichten.



5 / 5

Das Postulat wird mit 29 gegen 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat