

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 165. Ratssitzung vom 6. September 2016**

### **3227. 2017/211**

#### **Dringliches Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 28.06.2017: Studie für die Prüfung von Massnahmen betreffend einem Spurabbau an der Bellerivestrasse und der Realisierung eines attraktiven Velowegs**

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

**Markus Knauss (Grüne)** begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3060/2017): *Wir sprechen heute nicht über Tempo 30 an der Bellerivestrasse. Dennoch ein kurzer Kommentar zu diesem Thema: Seitens des Stadtrats wurde einmal kommuniziert, dass er nicht über Tempo 30 entscheide. Es trafen aber Einsprachen ein und der Stadtrat wird in erster Instanz trotzdem darüber entscheiden müssen. Wir sprechen heute auch nicht über die Bäume an der Bellerivestrasse, auch wenn es durchaus bemerkenswert ist, dass innert kürzester Zeit im unteren Seebecken 172 Bäume gefällt werden. Wir sprechen heute darüber, ob eine Reduktion der heute aus vier Spuren bestehenden Strasse auf zwei Spuren möglich ist. Es ist mir bewusst, dass es sich um ein emotionales Thema handelt. Die Sponsoren der bürgerlichen Stadtpolitik wohnen an der Goldküste. In der Visualisierung des Tiefbauamts wird die Bellerivestrasse als Idylle dargestellt: Fitte ältere Velofahrer, lachende junge Leute, eine wunderbare Baumallee, daneben 4 Autospuren ohne jegliches Auto. Dieses Bild entspricht nicht der Realität. Die Bellerivestrasse verzeichnet durchschnittlich 21 000 Autos pro Tag. Es gibt andere Strassen in Zürich, auf denen die gleiche oder eine höhere Menge Autos auf deutlich weniger Spuren fahren, so etwa die Seebahnstrasse auf Höhe Kalkbreite mit rund 25 000 Autos pro Tag und zwei Fahrspuren. An der Hohlstrasse auf Höhe Güterbahnhof sind es gleich viele Autos wie an der Bellerivestrasse, dort gibt es zwei Spuren stadtauswärts und eine Spur stadteinwärts. Die Wehntalerstrasse soll von vier Autofahrspuren auf drei reduziert werden zugunsten einer Busspur. Wir begrüssen dies sehr. Bei der Winterthurerstrasse am Rigiplatz hat es je eine Fahrspur stadteinwärts und stadtauswärts für 26 000 Autos pro Tag. Die Stadt plant dort sogar die Einführung von Tempo 30. Die Beispiele zeigen, dass es überall auch mit weniger Spuren geht. Ich bin enttäuscht, dass der Stadtrat das Postulat nicht einmal prüfen will. Der Regierungsrat unternimmt aktuell alles, um die Volksinitiative des VCS für einen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen zu ermöglichen. Es soll ein viertes Gleis hinzukommen, entscheidend ist aber, dass es einen zweiten Tunnel zwischen Tiefenbrunnen und Stadelhofen geben soll. Der öffentliche Verkehr ist extrem effizient. Er wird zwischen Goldküste und Stadt Zürich im Wesentlichen über den einspurigen Tunnel abgewickelt und verzeichnet 38 566 Fahrgäste pro Tag. Ein zweiter Tunnel wäre ein Quantensprung im öffentlichen Verkehr. Es könnten viel mehr Leute die S-Bahn benutzen. Weiter gibt es in Zürich einen Velo-Boom. Der Anteil der Velofahrenden hat sich in Zürich innert 5 Jahren verdoppelt. Es liegt auf der*

*Hand, dass wir auf der Bellerivestrasse einen attraktiven Veloweg ermöglichen. Dieser würde vor allem die Spitzenverkehrsbelastung sicherer machen. Der Elektrovelo-Boom findet bestimmt auch an der Goldküste statt, Berufspendlerinnen und Berufspendler würden sicherlich umsteigen. Auch in dieser Hinsicht sollte man sich seitens der Stadt Gedanken über den Spurabbau an der Bellerivestrasse machen. Anlässlich der anstehenden Sanierung sollte man die Chance nutzen, sich nochmals Gedanken zur Anzahl der Spuren zu machen. Die Bellerivestrasse führt mitten durch ein Wohnquartier mit Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und 800 Personen, die dort wohnen, leben und vom Lärm betroffen sind. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben es durchaus verdient, dass eine ernsthafte Debatte über die Bellerivestrasse geführt wird.*

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

**STR Filippo Leutenegger:** *Es handelt sich um ein Sanierungsprojekt und war immer als solches aufgegleist. Die fünf Meter unter der Erde liegenden Abwasserleitungen müssen saniert werden. Eine Bemerkung zu den Bäumen: Wir müssen an dieser kantonalen Strasse grosse Dimensionen bewältigen. Wir führen die Arbeit aus, wie dies zwischen Kanton und Stadt vereinbart ist. Es ist eine Länge von 2,3 Kilometer zu ersetzen. Die Spleisswände müssen 25 Meter tief gesetzt werden. Dies ist auch der Grund dafür, dass wir knapp 30 Meter hohe Maschinen haben. Diese kommen nicht an den Bäumen vorbei, auch wenn wir uns wünschen würden, diese erhalten zu können. Alle Bäume in der Stadt, die wir schützen können, werden nicht gefällt. Doch an diesem Ort kommen wir nicht daran vorbei. Es ist technisch nicht möglich. Selbst wenn wir alle Anschlüsse verschieben würden, wäre es am Ende nicht möglich. Es wird derart tief gearbeitet, dass das Wurzelwerk verletzt würde. Bei den Bäumen auf der anderen Seite des Sees ist die Situation anders. Sie hatten nie einen Raum, in dem sie sich entwickeln konnten. Sie waren nicht geschützt und haben ein gewisses Alter. Sie waren leider nicht mehr zu retten und fielen bei starken Stürmen um. Zum Projekt: Es ist ein reines Sanierungsprojekt, mit einer Ausnahme: Stadtauswärts nach dem Tiefenbrunnen können wir einen Veloweg bauen. Wir können eine Verbreiterung Richtung See machen und das heutige Trottoir zum Veloweg ausbauen. Dies konnten wir mit dem Kanton so vereinbaren. Ansonsten handelt es sich aber um ein reines Sanierungsprojekt. Es ist eine kantonale Strasse. Wir haben eine Begehrensäusserung gemacht. Der Stadtrat hat schon früh kommuniziert, dass an der gewünschten Stelle kein Spurabbau möglich ist. Deshalb werde ich den Auftrag so durchführen. Wenn wir den Zug nun stoppen, müssen wir mit der Planung von vorne beginnen. Die Sanierung muss durchgeführt werden. Es kommt in politischen Situationen vor, dass man nochmals von vorne beginnen muss. Es gibt immer aber auch Alternativen. Letztlich geht es dort darum, dass man den Veloweg nicht in dieser Anlage machen will. Man kann grundsätzlich alles stoppen. Wir können aber nicht den Platz vermehren und Wunder wirken. Das Postulat jedoch können wir nicht annehmen. Wir können prüfen, ob etwas möglich ist. Es ist auch vom Kanton abhängig. Es ist auch immer eine Frage der politischen Sensibilitäten, ob wir uns auf einen Krieg mit dem Kanton einlassen wollen, wie man das offenbar beim Bellevue getan hat. Ob das sinnvoll ist, weiss ich nicht. Am Ende muss der Gemeinderat entscheiden.*

Weitere Wortmeldungen:

**Stephan Iten (SVP):** Die Idee des Spurabbaus macht mich sprachlos. Dass die GLP dies unterstützt, erstaunt mich nicht mehr. Ich behaupte sogar, dass sie hier federführend ist. Markus Merki (GLP) schrieb einmal, dass es sich bei Abklassierungen von Strassen auf Tempo 30 und bei Spurabbau um pragmatische Lösungen handle. Ich wäre froh, wenn er mir seine Definition von pragmatisch erläutern könnte. Ein Spurabbau auf der Bellerivestrasse ist nicht pragmatisch. Man kann es drehen und wenden, wie man will. Auf der Strasse fahren täglich 21 000 Autos. In jedem anderen Land werden für dieses Volumen drei Spuren beidseitig zur Verfügung gestellt, da deren Verkehrsplaner wissen, dass es sonst zu einem katastrophalen Verkehrskollaps kommt. Nun will man dem Kanton vorschreiben, dass man nur noch zwei Spuren will, nur, damit man die Leute, die in die Stadt arbeiten kommen, umerziehen kann. Das ist keine liberale Politik. Der Kanton baut keine Spur ab, wenn dabei ein Kapazitätsverlust entsteht. Dies wäre hier definitiv der Fall. Dafür braucht es keine Studien. Zugunsten eines attraktiven Velowegs soll eine Spur einer Hauptverkehrsachse abgebaut werden. Ich frage mich, wie attraktiv dieser Weg werden soll, dass dafür eine ganze Spur verwendet werden muss. Dem See entlang hat es genügend Platz für einen attraktiven Veloweg. Wenn dieser so wichtig ist, sollte er dort geplant werden. Es geht den Parteien aber nicht um den Veloweg. Weiter behaupten sie, dass das Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich stetig abnehme. Das Gegenteil ist der Fall. Ich bin geschäftlich oft mit dem Auto unterwegs. Das Verkehrsaufkommen wird immer grösser. Von denjenigen, die auf der Bellerivestrasse fahren, wohnen vermutlich die wenigsten in der Stadt. Es sind vielmehr diejenigen, die aus der Richtung von Küsnacht kommen. Ein Bahntunnel zwischen Tiefenbrunnen und Stadelhofen, der ohnehin erst 2035 spruchreif wird, bringt wenig. Es wird von Fachkräftemangel gesprochen. Wenn die Fachkräfte kommen, sollen sie umerzogen werden. Da kann man nur den Kopf schütteln. Warum das Postulat auch noch für dringlich erklärt wurde, ist klar. Die Parteien riechen langsam, dass der Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative grosse Chancen hat. Wir von der SVP brauchen keine Studie für einen Spurabbau an der Bellerivestrasse. Wir wissen, dass es ein Verkehrschaos vom Feinsten geben würde.

**Alexander Brunner (FDP):** Ich fahre täglich mit dem Velo vom Seefeld zur Enge und kenne die Situation gut. Mit dem Velo benötige ich nur 15 Minuten. Mit dem Bus wären es 30 Minuten, vom Auto ganz zu schweigen. Auf der Strecke stehen mir genügend Velowege zur Verfügung. Bisher stand ich als Velofahrer noch nie im Stau. Das Seefeld ist ein Veloparadies. Für mich braucht es keinen Bellerivestrasse-Spurabbau. Zum Thema Wohnen: Die Häuser stehen tatsächlich an einer vielbefahrenen Strasse. Es gibt auch Lärmsanierungen und Lärmschutzwände. Die Frage ist, ob ein Spurabbau allein etwas bringt, oder ob man noch Temporeduktionen oder andere Massnahmen prüfen müsste. Ein Spurabbau allein bringt vermutlich nichts. Das grösste Problem ist der Schleichverkehr. Wenn auf der Bellerivestrasse zu viel Verkehr herrscht, entsteht Schleichverkehr. Zu den Spitzenzeiten sind es mehr Autos als dies der Tagesdurchschnitt vermuten lässt. Ob es zwei, drei oder vier Spuren sein sollen, will ich nicht beurteilen. Ich bin nicht grundsätzlich gegen innovative Lösungen. Ich möchte aber nicht mehr Schleichverkehr

*im Quartier haben. Irgendwann ergiesst sich dieser als rollende Blechlawine durch das Quartier. Diese Abwägung muss man bei diesen Ideen in den Vordergrund stellen. Dass sich die Idee am Ende gegen das Auto richtet, haben wir nun von Markus Knauss (Grüne) gehört. Ich möchte keine Lösung, die nur eine Spur an der Bellerivestrasse vorsieht und damit Schleichverkehr erzeugt. Ich erwarte auch in Zukunft bei der anstehenden Sanierung, dass man sieht, welche Probleme bei einem Spurabbau entstehen würden.*

**Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP):** *Ich spreche für die GLP als Velofahrerin aus dem betroffenen Kreis. Ich nehme die Realität anders wahr als Alexander Brunner (FDP). Wir Grünliberalen anerkennen zwar, dass eine Sanierung einer Hauptverkehrsachse wie der Bellerivestrasse nicht unbedarft erfolgen kann. Wir sind aber erstaunt, dass man für so ein gewichtiges Projekt nicht gewillt ist, in die Zukunft zu schauen. Gerade aus Quartiersicht war nicht nachvollziehbar, warum man auch in den nächsten Jahrzehnten die Priorität einseitig zugunsten des motorisierten Individualverkehrs und zulasten der Quartierbevölkerung und allen anderen nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen auslegen will. Angesichts der Tatsache, dass das Seefeld auch künftig durch eine vierspurige Hauptverkehrsachse vom See abgeriegelt werden soll, und dass als Resultat einer mehrjährigen Baustelle einzig der Verlust von Bäumen in Aussicht gestellt wird, ist es nicht weiter erstaunlich, dass die Quartierbevölkerung von der Stadt eine Verbesserung fordert und erwartet. Für uns Grünliberale ist klar, dass eine Einfallsachse nicht einfach wegdiskutiert werden kann. Auch sollen die alternierenden Verkehrsaufkommen möglichst flüssig abgewickelt werden können. Unter anderem deshalb ist unsere Fraktion nicht per se gegen Tempo 50. Wir sind auch offen für neue Lösungen, wie die aus unseren Reihen eingereichte Motion aufzeigt. An Stephan Iten (SVP): Das ist es, was wir unter pragmatisch verstehen. Unser Hauptanliegen bleibt, dass man sich frühzeitig auf sich verändernde Mobilitätsverhalten einstellt und die offensichtlichen Bedürfnisse abholt. Insbesondere, wenn ein wichtiger Beitrag für die Umwelt und Lebensqualität von Zürich geleistet wird. Mit dem Postulat erhoffen wir uns, dass die Studie dem Stadtrat hilft, den Blick für die Zukunft zu schärfen. Die Studie soll Massnahmen evaluieren, die ermöglichen, dass der Autoverkehr nicht verschwindet, aber im Wesentlichen nur noch zweispurig verläuft. Das gängige Gegenargument, dass man den Platz für den Autoverkehr nicht reduzieren könne, weil er ihn sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln teilen müsse, greift an dieser Stelle nicht. Deshalb sind wir zuversichtlich, dass neue Erkenntnisse und befriedigende Lösungen für alle gefunden werden können. Ich spreche heute nicht nur als Gemeinderätin aus dem betroffenen Kreis, sondern auch als Velofahrerin. Als Velofahrerin aus diesem Kreis ist es unverständlich, warum bis heute keine angemessene Lösung vorliegt. Der Kanton hat den Handlungsbedarf erkannt. Er hat das Problem sogar als Schwachstelle bezeichnet und eine Veloschnellroute bis an die Stadtgrenze geplant. Dort geht sie jedoch nicht weiter und wir werden diese Stelle bei der geplanten Sanierung über die nächsten Jahrzehnte hinaus zementieren. Das Argument, man könne die Veloschnellroute allenfalls auch über die Dufourstrasse abwickeln, hält unseres Erachtens nicht stand, denn es wäre alles andere als befriedigend, die steigende Anzahl an E-Bikes und zügig fahrenden Velofahrern durch eine verkehrsberuhigte Quartierstrasse durchzuschleusen und einmal mehr schon auf dem Papier für Konflikte für Fussgänger und Velofahrer zu sorgen.*

**Simone Brander (SP):** Wir halten es für sinnvoll, dass die Werkleitungen in der Strasse saniert werden. In diesem Rahmen lohnt es sich auf jeden Fall, sorgfältig abzuklären, ob man die Strassenoberfläche nicht auf eine Art anpassen kann, dass sie die Wünsche der Bevölkerung besser aufnimmt. Der Quartierverein hat die Sanierung der Bellerivestrasse diskutiert und entsprechende Beschlüsse gefasst. Die IG Bellerivestrasse für Alle fordert Tempo 30, eine Reduktion auf zwei Autofahrspuren, beidseitig breite Velowege und den Erhalt der Bäume. Zwei dieser Forderungen decken sich exakt mit dem vorliegenden Postulat. Die Forderungen aus dem Quartier haben beim Stadtrat bisher wenig Gehör gefunden. Die Ablehnung des Stadtrats war zudem nicht gut begründet. Er stellt sich auf den Standpunkt, es handle sich um ein reines Sanierungsprojekt. Die SP-Fraktion unterstützt das vorliegende Postulat. Dieses fordert Abklärungen, wie man den Autoverkehr auf zwei Spuren reduzieren kann und auf der Bellerivestrasse einen attraktiven Veloweg realisieren kann. In unserer Verfassung steht, dass wir den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr fördern wollen. Das vom Stadtrat geplante Projekt kommt diesen Anliegen nicht nach, sondern will die Oberfläche unverändert lassen. Damit vergibt sich der Stadtrat eine grosse Chance. Aus unserer Sicht lohnt es sich, die Möglichkeiten mit einer Studie genau auszuleuchten, bevor man der Meinung ist, es müssen rund 90 Bäume gefällt werden. Ich staunte auch über die selektive Wahrnehmung von Alexander Brunner (FDP), der nicht darauf einging, wie viel der Lärmschutz kostet. Es sind 3 Millionen Franken für massive Lärmschutzwände an der Bellerivestrasse budgetiert. Ich frage mich, ob die FDP der Meinung ist, dass es ein sinnvoller Umgang mit Finanzen ist, für eine solch massive Quartiersverschandelung so viel Geld auszugeben.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Eine Studie soll nicht nur Wissen fördern, sondern möglichst tendenziös Wege bereiten in eine bestimmte Richtung. Deshalb führen wir nun diese Verkehrsdebatte. Auf der einen Seite ist Stadtrat Filippo Leutenegger, der die Situation sehr sachlich darlegt und zum Ausdruck bringt, dass er dem Anliegen guten Willen entgegenbringt. Auf der anderen Seite haben wir die tiefende Ideologie, die nichts anderes als der Klassenkampf Velo gegen Auto ist. Markus Knauss (Grüne) sagte, beim Rigiplatz würden 26 000 Autos durchfahren. Er wollte damit sagen, dass dort viele Autos durchfahren und meint, das Problem sei gelöst, wenn man die Fahrspuren reduzieren würde. Er sagte aber nichts davon, dass danach der Stau vom Rigiplatz bis zur ETH geht. Die grüne Seite will möglichst viel Stau verursachen. Wenn jemand behauptet, mehr Spuren würden mehr Verkehr anziehen, belegt das Beispiel von Markus Knauss (Grüne) exakt das Gegenteil: Wenn man wenige Spuren hat, hat es gleich viel Verkehr, aber mehr Stau. Dieser verlagert sich dann in die Quartierstrassen. Der Schutz der Bevölkerung aus Sicht dieser Parteien ist seltsam. Es wird alles ihrer Ideologie untergeordnet.

**Eduard Guggenheim (AL):** Das Postulat ist im Grunde sehr massvoll, intelligent und kommt zum richtigen Zeitpunkt. Wenn man derart tief in den Strassenkörper eingreift, kann und sollte man sich überlegen, ob man an der Oberfläche etwas verändern will oder alles so belässt, wie es seit 30 oder 40 Jahren ist. Im Postulat ist die Rede von «im Wesentlichen nur noch zweispurig». Das bedeutet, dass man sich sicherlich auch über-

legen darf, in einer klugen Lösung je nach Verkehrsbelastung den motorisierten Verkehr zweispurig in die eine oder andere Richtung zu führen. Die Bäume und Hecken müssen als schutzwürdig betrachtet werden. Beim Wettbewerb zur Gestaltung des neuen Sechseläutenplatzes gab es zwei Projekte. Das Projekt, das nicht ausgeführt wurde, sah vor, Hecken zu entfernen und die Bäume auszuasten, so dass man durch die Bäume hindurch freie Sicht auf den See hätte. Dies wollte man nicht. Deshalb kam dieses Projekt nicht zustande. Man müsste es deshalb auch an der Bellerivestrasse und am Utoquai nicht so machen. Velofahrer würden zudem auf einer neuen Streckenführung durch die Quaianlagen zu Problemen und Konflikten führen. Die einen fahren langsam, die andern fahren schnell, überholen Fussgänger oder fahren andere Velofahrer über den Haufen. Das ist keine Lösung. Die einzig sinnvolle Lösung wäre, auf der Seite der zwei- oder allenfalls dreispurigen Strasse je einen Velostreifen stadteinwärts und stadtauswärts anzubringen. Wer mit dem Velo schnell unterwegs ist, fährt im Strassenraum und nicht durch die Quaianlagen. Wir haben genügend Zeit. Die Sanierung dauert mindestens drei Jahre. In dieser Zeit kann man mit dem Kanton diskutieren. Es ist nicht so, dass der Kanton alle Vorschläge von der Stadt ablehnt. Die Zuständigen beim Kanton haben ein offenes Ohr. Sie verstehen unsere Anliegen. Das Postulat lässt Lösungen offen. Wir unterstützen es.

**Simon Kälin (Grüne):** Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Es ist bedauerlich, dass der Stadtrat das moderat und intelligent formulierte Postulat nicht entgegennehmen möchte. Es geht um eine Studie. Es stellt sich die Frage, ob man sich davor fürchtet, dass es an der Bellerivestrasse doch noch andere Möglichkeiten geben könnte. Vor knapp 100 Jahren waren an der Bellerivestrasse und am übrigen Seebecken noch Pferdekutschen unterwegs. Der Verkehr war zwar schon ein Thema, aber noch nicht in dem Ausmass, wie es heute der Fall ist. Mächtige Strassen zerschneiden heute in unserem Land unsere Lebensräume und Korridore für Wildtiere. Auch an der Bellerivestrasse werden wichtige und sehr wertvolle Lebensräume für die Bevölkerung und für die Wildtiere zerschnitten. Wenn man zurückschaut, wie es einmal war, müsste uns das einen Fingerzeig geben, dass in Zukunft auch etwas anderes möglich ist und wir hier etwas ändern können. Eine neue Perspektive am See ist möglich. Das Seebecken ist die Perle der Stadt, die mehr verdient, als nur zu einem Verkehrsweg degradiert zu werden. Unsere Stadt wächst weiter. Immer mehr Leute schätzen die Freizeitaktivitäten am See. Die Einfalls- und Ausfallsachse zerschneidet wertvolle Lebensräume und Bewegungsräume. Die Lebensqualität im Seefeld, entlang der Hauptachsen auch in der übrigen Stadt, ist heute eindeutig beeinträchtigt. Die Atemluft wird durch den Feinstaub schwer belastet. Alle Hauptverkehrsachsen sind lärmtechnische, aber auch lufthygienische Sanierungsgebiete. Feinstaub hat gravierende gesundheitliche Konsequenzen. Besonders Kleinkinder und ältere Personen leiden darunter, insbesondere, wenn es heisser wird. Zürich hat ein Problem mit der Hitze in der Innenstadt. Darunter leidet die Bevölkerung. Der Feinstaub macht das Problem noch schlimmer. Mit dem Stickoxid nimmt die Belastung für die Gesundheit noch zu. Es gibt entsprechende Studien, die uns klare Hinweise geben, wie viele Todesfälle jährlich darauf zurückzuführen sind. Das soll künftig anders sein. Wir Grünen sind überzeugt, dass auch im städtischen Gebiet mehr Lebensqualität möglich ist. Wir haben keine andere Option für die Zukunft. Die Hauptachsen des Strassenverkehrsnetzes sind

eigentliche Krisenherde der Gesundheit, nicht nur durch den Lärm, auch durch die Erschütterungen. Der wichtige erste Schritt für mehr Lebensqualität ist deshalb zu unterstützen.

**Christian Huser (FDP):** Zum Votum von Markus Knauss (Grüne): 21 000 Fahrzeuge sind eine grosse Menge. Der Hauptverkehr findet morgens zwischen 7 und 9 Uhr statt und abends zwischen 17 und 18 Uhr. Das Chaos ist vorprogrammiert. Die Gewerbetreibenden haben dann das Problem, dass sie nicht einmal in die Stadt fahren können. Vielleicht würden einige Personen auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Doch dort besteht dasselbe Problem: Zu den Stosszeiten sind die öffentlichen Verkehrsmittel so voll, dass man keinen Platz mehr hat.

**Markus Hungerbühler (CVP):** Im Postulat heisst es, dass die Strasse im Wesentlichen nur noch zweispurig betrieben werden soll und dies durch eine Studie abgeklärt werden soll. Man sollte hier ehrlich sein. Es braucht keine Studie. Es ist klar, dass man auf zwei Spuren reduzieren will. Die Studie soll nur das belegen, was man erreichen will. Natürlich ist es schön, wenn es Gebiete gibt, die nicht durch Strassen zerschnitten werden. Wir befinden uns aber im Jahr 2017. Der Verkehr wird benötigt. Die Güter müssen in die Stadt hineingelangen. So einfach wie von Simon Kälin (SP) beschrieben ist es nicht. Es ist nicht sehr schön, wenn man solche Einfallsachsen hat. Wir brauchen sie aber. Es gibt hier keine Änderung, so sehr man davon träumen mag. Es ist eine Tatsache, dass wir auf die Strassen angewiesen sind. Wir brauchen sie für den Verkehr, für die Versorgung der Bevölkerung, auch aus Sicherheitsgründen. Aus diesem Grund ist die Studie reine Augenwischerei und verschwendetes Geld.

**Derek Richter (SVP):** Das Seebecken ist wie erwähnt die Perle der Stadt. Es liegt in der Natur der Sache, dass der Verkehr um das Becken herumgeführt werden muss, wie dies auch in Luzern oder Genf der Fall ist. Es gibt aber pragmatische Lösungsansätze. Es gäbe etwa die Variante des Seetunnels. Simon Brander (SP) mokierte sich über die Kosten der Lärmschutzwände. Es erstaunt mich, dass sich ausgerechnet die SP um Kosten sorgt. Zudem sind Wände nun einmal nicht schön. Daran kann man nichts ändern. Die Bellerivestrasse ist eine Schwerverkehrsachse und eine ÖV-Achse. Tempo 30 bringt nichts. Für den Lärm bringt es bestenfalls eine Reduktion von 2-3 Dezibel, aber auch nur, wenn der Verkehr gleichmässig fliesst. Zum Feinstaub gibt es eine Studie vom Fraunhofer Institut, die besagt, dass ein wesentlicher Teil des Feinstaubs natürliche Ursachen hat. Der Verkehr trägt einen gewissen Teil dazu bei. Simon Kälin (SP) sagte, die Strasse würde das Quartier zerschneiden. Man kann die Strasse aber immer noch überqueren, anders als bei einer Bahnlinie. Es hat auch zahlreiche Zebrastreifen. Bei Tempo 30 wurde zudem eine Erhöhung von Stickoxiden gemessen. Das ist auch nicht genehm. Zuletzt noch dies: Wenn wir an dieser Stelle Kapazität abbauen, wird der Verkehr sich seinen Weg über die Dufourstrasse und über die Seefeldstrasse suchen. Die Frage ist auch, ob es mehr Verkehr als Menschen geben kann. Ich bezweifle es.

**Hans Jörg Käppeli (SP):** Zum Votum von Markus Hungerbühler (CVP), man sei nicht ehrlich: Natürlich würde die Verkehrsmenge gut über zwei Spuren fließen. Wir sind uns

*aber im Klaren, dass es Abbiegespuren braucht. Es gibt Knoten, die funktionieren müssen. Dort reichen zwei Spuren nicht aus. Weiter nannte Markus Hungerbühler (CVP) als Argument die Sicherheit. Die vier Spuren an der Bellerivestrasse sind extrem schmal. Insbesondere für Velofahrer bedeutet dies keine Sicherheit. Wenn wir die Spuren reduzieren würden und Platz für Velos schaffen würden, könnte man auch die Autospur auf einer normalen Breite verwenden. Das würde die Sicherheit wesentlich erhöhen. Stadtrat Filippo Leutenegger suggerierte, dass wir mit dem Kanton einen Krieg beginnen würden. Das sehe ich nicht so. Wenn man etwas ändern will, arbeitet man nicht gegen den Regierungsrat. Man bringt ein intelligentes Projekt und stellt eine Begehrensäusserung. Diese muss gut belegt sein. Der Regierungsrat ist dann durchaus gewillt, etwas zu genehmigen. Es muss ein Nachweis erbracht werden, dass die Kapazität erhalten bleiben kann. Beim Sechseläuteplatz brachte der Spurabbau an dieser Stelle keinen Kapazitätsabbau. Das war ein sachlicher, einvernehmlicher Vorgang. Zudem sprach der Stadtrat davon, dass es sich lediglich um ein Sanierungsprojekt handle. Wir haben in Zürich Hunderte von Orten, wo man etwas verbessern könnte. Natürlich kann man nicht alles gleichzeitig machen. Man setzt es dann um, wenn eine Sanierung kommt. Wir sollten diese Gelegenheit nutzen, zu überlegen, ob das, was wir haben, sinnvoll ist und ob man es nicht grundsätzlich besser machen könnte. Wenn man im Rahmen von Sanierungen eine bessere Anordnung der Verkehrsstreifen vornimmt, kostet das nichts, weil die Sanierung ohnehin durchgeführt werden muss.*

**Urs Fehr (SVP):** *Die Vorlage ist ein Musterbeispiel von Ideologie. Es wurde von intelligenten Lösungen gesprochen. Den betreffenden Parteien geht es jedoch nur um das Feindbild Auto. Die Goldküstenbewohner passen ebenfalls in dieses Schema. Sie haben jedoch gar keinen Anschluss an das Nationalstrassennetz. Sie müssen zwingend auf diesen beiden Spuren in die Stadt fahren. Es wäre unsinnig, die Spuren zu reduzieren. Simon Kälin (SP) sprach davon, wie es vor 100 Jahren war. 1917 fand der Erste Weltkrieg statt, es herrschten Hungersnöte, Armut, es gab weder fliessendes Wasser noch Elektrizität. Ich möchte keinesfalls in diese Zeit zurück. Wie er zudem auf die Idee kommt, dass das Seefeld mit dem vielen Verkehr nicht lebenswert sei, verstehe ich nicht. Das Seefeld gehört zu den begehrtesten Wohnquartieren in der Stadt. Somit kann die Lebensqualität dort nicht allzu schlecht sein. Deshalb sind die Wohnungspreise dort auch relativ hoch. Man lebt in einer Stadt und dort hat es Verkehr. Diesen muss man kanalisieren. Man muss die Wohnquartiere beruhigen. Dagegen sperren wir uns nicht. Dass man aber die Hauptverkehrsachsen redimensionieren will oder Temporeduktionen anstrebt, ist nicht redlich. Wir sollten den Tiefbauvorsteher seine Arbeit machen lassen. Die Strasse soll vernünftig saniert werden. Der Status quo soll wiederhergestellt werden, damit wir für die nächsten dreissig Jahre Ruhe haben. Das ist zukunftsweisende Politik.*

Das Dringliche Postulat wird mit 73 gegen 47 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

9 / 9

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat