

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 51. Ratssitzung vom 12. Juni 2019

1373. 2019/129

**Dringliche Motion von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 03.04.2019:
Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Dringlichen Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Markus Knauss (Grüne) begründet die Dringliche Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1104/2019): Die dringliche Motion wäre eigentlich als Begleitmotion zur Weisung Thurgauerstrasse vorgesehen gewesen. Das Thema ist wichtig für die Stadt. Die Stadt erlebt einen Verdichtungsschub wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Die Bevölkerung und die Politik sind durchaus willens, den Verdichtungsschub mitzutragen. Die Verdichtung findet aber nicht nur in Aussenquartieren statt, sondern auch an Hauptachsen. Wenn man die Stadt rein strukturell betrachtet, leben sehr viele Leute an Hauptachsen. Künftig sollen es noch mehr sein. Die 140 000 Lärmbetroffenen in der Stadt leben vor allem an den Hauptachsen. Jede Haupteinfahrtsachse ist auch ein Wohnquartier. Die Stadt muss reagieren, auch an der Thurgauerstrasse, wenn man dort eine grosse Überbauung dieses Ausmasses plant. Die Thurgauerstrasse ist eine gigantische Einfallsachse. Wir haben zwei Tramspuren, vier Autospuren und eine Erschliessungsstrasse am Rand. Wir haben auch eine wunderbare Baumallee. Der Stadtrat schreibt, die Strasse sei wichtige Einfallsachse. Pro Tag verkehren dort aber gerade einmal 14 000 Autos. Auf zahlreichen Strassen in Zürich herrscht sehr viel mehr Autoverkehr auf zwei Autofahrspuren. Das kann bewältigt werden. So gesehen spielt die Diskussion um die Leistungsfähigkeit keine Rolle. Die Thurgauerstrasse ist überdimensioniert. Wenn man dort einen neuen Quartierschwerpunkt schaffen will, sind wir der Meinung, dass die Strasse zwingend umgestaltet werden soll, damit dort attraktive Wohnungen entstehen können und der öffentliche Raum entsprechend gestaltet werden kann. Ein Beispiel, warum es wichtig ist, die Thurgauerstrasse umzubauen und zurückzubauen: Die kommunale Wohnsiedlung Leutschenbach. Der Schulweg für diese Siedlung ins Schulhaus Thurgauerstrasse führt über die Thurgauerstrasse. Man kann diesen Highway kaum als lauschigen Schulweg bezeichnen. Der Stadtrat argumentiert, die Strasse sei erst zehn Jahre alt, deshalb sei es nicht wirtschaftlich, sie schon wieder umzubauen. Wir sind der Meinung, dass man mit dieser Motion aufzeigen muss, wie man kurzfristig und mittelfristig Massnahmen angehen kann, möglicherweise auch provisorische Massnahmen. Der Stadtrat deutet dies am Schluss seiner Weisungsantwort auch an. Die Antwort ist nicht sehr ambitioniert, aber der Schluss ist hoffnungsvoll: Der Stadtrat schreibt, man könnte auch Fahrstreifen für Autos in Velostreifen umwandeln. So etwas kann man auch provisorisch machen. Man kann mit dieser Weisung auch Vorstellungen entwickeln über das Zukunftsbild für

die Strasse, welche Funktion sie in Zürich Nord haben soll und wie wir schrittweise dorthin kommen. Es scheint uns wichtig, dass wir heute den Auftrag geben, dass die Thurgauerstrasse genauer unter die Lupe genommen und neu geplant wird.

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

STR Richard Wolff: *Ich schliesse mich Markus Knauss (Grüne) an. Ich habe die gleichen Absichten wie er. Wir müssen aber auf die Kosten achten. Eine Strasse, die erst zehn Jahre alt ist, kann man nicht schon wieder umbauen. Das macht keinen Sinn. Wir würden uns finden, wenn der Vorstoss in ein Postulat umgewandelt würde. Die Richtung ist klar. In der Grundabsicht schauen wir uns die Situation gerne näher an.*

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): *Ich weiss nicht, wie der Stadtrat sich dem anschliessen kann. Ich frage mich, ob jene, die die Forderung stellen, überhaupt schon einmal vor Ort waren. Sie fordern, den Strassenraum im Sinne eines Quartierzentrums mit Niedriggeschwindigkeitsszenarien auszugestalten. Das ist bereits passiert. Neu ist Tempo 50 vorgeschrieben. Auch die geforderten sicheren, ebenerdigen Fussgängerübergänge existieren bereits. Wenn man von der sechsspurigen Strasse vom Glattpark herkommt, sieht man die grossen neuen Häuser, die vor wenigen Jahren erstellt wurden. Danach kommt das Oerliker-Haus, ein grosses genossenschaftliches Erfolgsmodell, das auf brauchbare Verkehrsverbindungen angewiesen ist. Diese Leute arbeiten dort. Sie verdienen dort ihr Geld. Weiter kommen voluminöse Büros und Gebäude bis zum Airgate und bis zum grossen Verkehrsknoten Hagenholz, wo der Verkehr fünfspurig weitergeht. Auf der anderen Seite kommt nun mit der Grossüberbauung am Stadtpark und dem neuen Schulhaus ein echter Stadtteil hinzu. Nun wird dort sozusagen ein Feldweg gefordert. Es wird behauptet, dass die Thurgauerstrasse im aktuellen Zustand zu erheblichen Lärmproblemen führt, die sich unausweichlich negativ auf die gewünschte Siedlungsentwicklung auswirken werden. Hätte man die Motion seriös aufgegleist, wäre einem nicht verborgen geblieben, welches die Hauptlärmquellen in diesem Quartier sind: Die extrem stark frequentierte Personen- und Güterverkehrslinie der SBB und vor allem der massive Flugverkehr über diesem Gebiet, aber auch die Glattalbahn in der Mitte. Das Quartier wäre im Grunde als städtisches Gebiet angedacht. Es ist kein Dorf auf dem Lande. Weiter wird geschrieben, eine nachhaltige Innenverdichtung könne nur dann gelingen, wenn eine gute Lösung auf allen Ebenen angestrebt wird. Das schreibt man nur, wenn einem nichts Gescheiteres einfällt. Man ist mit dieser Verkehrsideologie in den 90er-Jahren stehen geblieben. Mobilitätsformen und Mobilitätssysteme befinden sich in einem Wandel. Man sollte einsehen, dass die verschiedenen Mobilitätsformen nicht in einem Kampf gegeneinanderstehen. Alle haben ihre Berechtigung. Es wird auch immer deutlicher absehbar, dass die Mobilitätssysteme der Zukunft auf der Strasse basieren werden. Die Annahme ist falsch, dass der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr, der Velo- und Langsamverkehr in einem direkten Konkurrenzverhältnis zueinanderstehen.*

Das weiss man seit Jahren. Es ist destruktiv und unsinnig, wenn die wertvolle Resource Fahrbahn vorsätzlich unbrauchbar gemacht wird. Die betreffenden Parteien sollten endlich in der Gegenwart ankommen. Dass man an einer so speziellen Lage derart beschränkend eingreifen will, ist schädlich und falsch. Der Stadtrat versuchte das in seiner Antwort subtil mitzuteilen. Die Motion ist abzulehnen, ebenso die Umwandlung in ein Postulat, die es nicht besser macht. Der Ansatz ist falsch.

Andreas Egli (FDP): *Wenn ein AL-Stadtrat einem Vertreter der Grünen sagt, man müsse auf das Geld achten, ist das bemerkenswert. Auch der Antwort des Stadtrats kann man entnehmen, dass der Stadtrat nicht viel von diesem Vorstoss hält. Wenn man einen Vorstoss erhält nach rund 10-jähriger Nutzung eines Bereichs, in dem man die Geschwindigkeit reduziert hat, Bäume gepflanzt hat, zahlreiche Fussgängerquerungen gemacht hat und Ampeln geplant sind, weiss man, dass es Zeit für eine Steuersenkung ist. Die Politiker haben zu viel Geld. Wir lehnen die Motion ab.*

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): *Wir gehen offenbar nicht vom Gleichen aus. Es wurden nun rein verkehrstechnische Bedenken genannt. Offenbar betrachtet man die Stadt nach wie vor nicht als Ganzes. Man teilt sie in die einzelnen Funktionen ein. Eine Strasse ist eine Strasse. Dieser klassische Blickwinkel versteht sich von selber und wäre auch nicht wirklich kritisierbar, wenn wir uns nicht in einem immensen Stadtentwicklungsprozess befinden würden. Gerade vor diesem Hintergrund sollte eine Strasse nicht nur als eine Strasse und als Mittel zur Verkehrsflussregulierung betrachtet werden, sondern auch als raumtragendes Element, das einen immensen Einfluss auf Lebens- und Freiraumqualität der Quartierbevölkerung hat. An der Thurgauerstrasse entsteht ein neues Quartier. Es ist offensichtlich, weshalb man gerade an jenem Standort das Spannungsfeld zwischen Innenverdichtung und Strassenlärmproblematik früh genug angehen sollte. Wenn die Stadt schon ihre knappen Baulandreserven zur Verfügung stellt, damit ein neu durchmischter Stadtteil entstehen kann und somit notabene auch der Auftrag des Kantons erfüllt wird, der erwartet, dass das zürcherische Bevölkerungswachstum hauptsächlich im urbanen Raum aufgefangen werden soll, muss man sich diese Fragen zur Lärmbelastung früh genug stellen. Wenn man die Fragen nicht stellt, akzeptiert man, dass die Lebensqualität von Anfang an beeinträchtigt ist und dass das städtische Land aufgrund von Lärmschutzverordnungen nicht optimal bebaut wird. Meines Erachtens haben wir nicht so viele Landreserven, dass man so unbedarft damit umgehen könnte. Gerade knappes Land muss optimiert und gut für die Zukunft bebaut werden. Natürlich ist auch uns bewusst, dass es sich um eine kantonale Verkehrsachse handelt. Aus raumplanerischer Sicht vertrete ich die Meinung, dass eine Interessensabwägung zwischen der vom Kanton verordneten Innenverdichtung in Stadtlandschaften und kantonalen Verkehrsabsichten stattfinden muss. Die Stadtentwicklung ist meines Erachtens zukunftssträchtiger als das Festhalten an Verkehrsmodellen aus der Vergangenheit.*

Derek Richter (SVP): *Ein Wort aus Sicht des Grubenackerquartiers: Es stimmt, dass dort 14 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren. Die Tendenz ist steigend. Markus Knauss (Grüne) meint, die Strasse sei völlig überdimensioniert. In der Hochfrequenzzeit reicht die Strasse aber längst nicht mehr. Wenn im Hallenstadion ein Event stattfindet, haben*

wir regelmässig ein Verkehrschaos. Die Schulwege sind sicher. Sie sind mit Lichtsignalanlagen abgesichert. Die Thurgauerstrasse ist ein Paradebeispiel für eine sehr gute Verkehrsentflechtung. Wir haben das Tram separat, den motorisierten Individualverkehr separat und getrennt durch zwei Baumalleen haben wir den Langsamverkehr. Es fand eine Temporeduktion von 60 km/h auf 50 km/h statt. Es gab im Übrigen keine Einsprachen dazu. Das hat seinen Grund. Dies ist aber ein anderes Thema. Für den Langsamverkehr hat es auf der östlichen Seite bis zu fünf Meter breite Verkehrsstreifen, wo problemlos Mischverkehr herrscht. Auf der westlichen Seite ist der Streifen nur zwei Meter breit, ebenfalls mit Mischverkehr, dort hat es bis jetzt aber fast nie Fussgänger. Zur gewünschten Tempo-30-Änderung weise ich darauf hin, dass im Airgate die Polizei untergebracht werden soll. Man hat an jener Stelle verschiedenste Lärmquellen: Strassenlärm, Lärm vom Tram, der durch die Begrünung zwar sehr gering ist, Fluglärm von 06.00 bis 23.30 Uhr und ununterbrochen Bahnlärm. Dies sind die wahren Lärmquellen. Die Strecke wäre prädestiniert für einen Flüsterbelag. Der Stadtrat schreibt, dass der Gestaltungsplan noch in der Kommission sei, andererseits sagt er, dass dort etwas entstehen werde. Bis es so weit ist, wird es aber lange dauern. Für die Lärmproblematik gäbe es diverse Lösungsmöglichkeiten, so etwa durch smarte Architektur. Bis dato baut man lärmreflektierend. Man kann aber auch lärmabsorbierend bauen, beispielsweise durch Bereiche mit unterschiedlichen Winkeln oder aber Vertikalbegrünung. Der wesentlichste Lösungsansatz wäre, wenn die Stadt sich endlich trennen würde vom Zusammenschluss der Glatttalstrasse mit der Glattparkstrasse. Der kantonale Richtplan sagt darüber Wesentliches aus. Ich weiss nicht, warum sich der Stadtrat dagegen verschliesst. Er schreibt, dass die Schaffhauserstrasse überlastet sei. Es handelt sich hier insgesamt um eine Salamtaktik, um Zürich autofrei zu gestalten.

Dr. Florian Blätter (SP): Im Leutschenbachquartier und der Region Thurgauerstrasse West entsteht ein neues Wohnquartier. In dessen Mitte haben wir eine Strasse mit vier Fahrbahnen motorisiertem Individualverkehr und zwei Tramspuren. Diese Strasse bildet eine grosse Schneise durch das neue Wohnquartier. Beim momentanen Verkehrsaufkommen sind zwei Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr mehr als genügend. Es gibt Spitzenzeiten, doch während diesen dienen die zusätzlichen Fahrbahnen als Stauraum und führen nicht zu einer gesteigerten Kapazität, um Autos durchzuführen. Deshalb werden wir zustimmen. Zum Votum von Andreas Egli (FDP): Die bisherigen Fahrbahnen sollen erhalten bleiben. Etwas Anderes wird nicht gefordert. Langfristig sind zwei Fahrbahnen günstiger im Unterhalt als vier Fahrbahnen. Finanziell gesehen ist es sicherlich günstiger als das, was wir bisher haben.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Die Motion hat etwas Positives an sich: Markus Knauss (Grüne) argumentierte, die Strasse sei zu gross dimensioniert für den geringen Verkehr, der dort durchfliesse. Die grüne Argumentation lautet doch aber, wenn man an einem Ort einen Verkehrsweg ausbaue, würde das wieder Verkehr nach sich ziehen und gäbe mehr Verkehr. Die Thurgauerstrasse ist der Beweis dafür, dass diese Argumentation nicht stimmt. Wenn man dann aufgrund dessen noch eine Strasse redimensionieren will, will man nichts anderes, als irgendwo, wo die Belastung nicht so gross ist, wie man sie erwarten würde, ein Nadelöhr noch höher zu belasten. So geht es nicht. Die

Grünen sind mit ihrer Argumentation unglaubwürdig.

Peter Anderegg (EVP): *Die Motion verlangt eine Umgestaltung eines noch jungen Strassenraums. Die Gestaltung der Thurgauerstrasse wurde im Zusammenhang mit der Umsetzung der Glattalbahn intensiv betrachtet. Man hat den ganzen Strassenraum neu konzipiert. Es handelt sich auch um eine Hauptverkehrsachse. Eine Reduktion würde gegen die Kantonsverfassung verstossen. Man müsste die Kapazitätsverminderung an einem anderen Ort kompensieren können. Mir ist nicht klar, wo man das machen könnte. Die verlangte Reduktion und Umgestaltung im Sinne eines Quartierzentrums mit Niedergeschwindigkeitsszenarien ist ein Wunschdenken und unrealistisch. Wir sprechen von der Thurgauerstrasse. Es ist nicht eine Quartierstrasse, es ist eine Hauptverkehrsachse und ein Strassenraum, der relativ gut und neu konzipiert ist. Nun bereits eine umfassende Umgestaltung zu machen, scheint mir nicht sinnvoll. Die EVP wird die Motion nicht unterstützen.*

Sven Sobernheim (GLP): *Wir haben gehört, warum es der falsche Zeitpunkt sei und warum man Geld aus dem Fenster werfe. Zwei Lösungsansätze dazu: Der Stadtrat könnte das Geld ganz einfach bei der grauenhaften Passarelle einsparen, die er bei der Thurgauerstrasse für den Schulweg plant. Das Geld können wir danach in die Umgestaltung der Thurgauerstrasse investieren. Ich verstehe, warum der Stadtrat sagt, er wolle ein Postulat. Das ist aber etwas unehrlich. Wie mehrfach angedeutet haben wir am Strassenrand Mischverkehr. Wir haben das Projekt Thurgauerstrasse, wo die ganze Vorzone neugestaltet werden soll. Man wird die Strasse ohnehin bearbeiten. Sie wird in zehn Jahren auch ohne Motion anders aussehen. Die Frage ist einzig, welche Rahmenbedingungen wir dem Stadtrat mit auf den Weg geben. Bei der völlig überdimensionierten Strasse mit zwei Spuren, den teilweise grauenhaften Fussgängerstreifen, die man heute gar nicht mehr so bauen dürfte, besteht Handlungsbedarf. Der Kanton erlaubt das Überqueren von zwei Fahrstreifen ohne Lichtsignal nur noch mit einer Mittelinsel. Entweder baut man ein Lichtsignal, was stadträumlich gesehen die einfachere Lösung wäre, oder man legt eine Querungshilfe dazwischen. Mit den heutigen Rahmenbedingungen würde die Strasse, wie sie gestaltet wurde, nicht mehr bewilligt. Der Eisenbahn- und Flugverkehrslärm ist an dieser Stelle tatsächlich ein Problem. Der Bund macht hier seine Arbeit nicht. Das heisst aber noch lange nicht, dass die Stadt beim Strassenlärm nichts unternehmen kann. Wir halten an der Motion fest. Es ist der richtige Zeitpunkt. Es ist wichtig, dass man sich Gedanken macht. Es werden nicht die Werkleitungen neu gemacht. Man baut somit nicht die ganze Strasse neu. Man kratzt an der Oberfläche und versetzt vielleicht einen Randstein.*

Markus Knauss (Grüne) *ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln: Wenn wir in Zürich Verdichtung wollen, kann das nur mit Qualität geschehen. Qualität zeigt sich auch dadurch, wie wir mit Strassenraum umgehen. Wenn man sagt, jede Hauptstrasse sei eine Einfahrtsachse, und möglichst viele Autos und SUV sollen dort hindurchfahren, wird die Bevölkerung die Verdichtung früher oder spä-*



6 / 6

ter nicht mehr mittragen. Wir sind nicht einverstanden damit, dass die Motion in ein Postulat umgewandelt wird. Der Stadtrat muss sich im Rahmen einer Motion konsolidiert Gedanken machen, wie man mit dem Strassenraum umgeht.

Die Dringliche Motion wird mit 77 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat