

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 167. Ratssitzung vom 20. März 2013**

### **3743. 2012/364**

**Weisung vom 03.10.2012:**

**Tiefbauamt, Sanierung und Neugestaltung der Birmensdorferstrasse, gebundene Ausgaben von Fr. 46 646 475.–, Objektkredit von Fr. 40 000.– für die Umsetzung des Plan Lumière sowie Objektkredit von Fr. 5 863 100.–**

Antrag des Stadtrats

1. Für die Neugestaltung der Birmensdorferstrasse einschliesslich der Endschleife Heuried mit der Neupflanzung von Alleebäumen, die Realisierung der fehlenden Teilbereiche des Gehweges einschliesslich Landerwerb, den Ersatz der bestehenden Rasengittersteine durch einen Belag und die Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzfenster) im Abschnitt zwischen Birmensdorferstrasse 285 bis Triemli (oberer Bereich), die neuen Schutzinseln, die neue Busschleuse sowie für die Erstellung der taktilen Trennung zwischen Rad- und Gehweg wird ein Objektkredit von Fr. 5 863 100.– bewilligt.
2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit:

**Hans Jörg Käppeli (SP):** *Anlass für die Neugestaltung geben der schlechte Zustand der Strassenbeläge, Gleisanlagen und Werkleitungen. Es geht darum, die flankierenden Massnahmen Westumfahrung nachhaltig zu sichern. Weniger Verkehr in der Stadt und die einspurige Verkehrsführung schaffen Platz für Velostreifen, mehr Sicherheit und Komfort – dies erwarten wir vom Masterplan Velo. Schutzinseln erhöhen die Verkehrssicherheit, eine beidseitige Baumallee verbessert die Aufenthaltsqualität; es handelt sich nicht um einen verkappten Kapazitätsabbau. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) entstehen keine Nachteile, denn die verbleibende Spur steht neu ausschliesslich dem MIV zur Verfügung. Aus dem Tramtrassee entsteht ein ÖV-Trassee, das auch von den Rettungsfahrzeugen benutzt werden kann. Hierzu müssen die Rasengittersteine durch Belag ersetzt werden. Die geringe Lärmzunahme wird durch Lärmschutzmassnahmen mehr als kompensiert. Die Aufhebung der zweiten Spur schafft auch Platz für komfortable, behindertengerechte Haltestellen. Zwar muss bei der Gutstrasse aus Platzgründen der Linksabbieger aufgehoben werden, doch handelt es sich um relativ wenig Verkehr, und der positive Effekt ist, dass der Gegenverkehr flüssiger wird. Da es sich beim Goldbrunnenplatz um eine kombinierte Tram-/ Bushaltestelle mit engen Platzverhältnissen handelt, ist die nur bedingt behindertengerechte Ausgestaltung vertretbar und verhältnismässig. Die Neugestaltung ist für alle*

*ein Gewinn: für das Quartier und für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Kommissionsmehrheit empfiehlt Annahme. Die SP stimmt mit der Mehrheit.*

Kommissionsminderheit:

**Marc Bourgeois (FDP):** Ziel des Projekts ist eine bessere Lebensqualität im Quartier und weniger Verkehr. Die Konsequenzen laufen diesem Ziel leider entgegen: Auf der Birmensdorferstrasse wird es mehr Stau und Lärm geben, und in den Quartieren wird es zu mehr Schleichverkehr kommen, namentlich an der Aemtlerstrasse, Kalkbreitestrasse, Schaufelbergerstrasse und am Goldbrunnenplatz. Am Ende wird es – zumindest auf dem unteren Teil der Birmensdorferstrasse – wieder gleich viel Verkehr geben wie zu Zeiten vor der Westumfahrung. Dies kann ausdrücklich der Weisung entnommen werden, wobei sie den Mehrverkehr und -lärm, der durch die Schliessung der Haldenstrasse entstehen wird, vergisst. In den Kosten von gut 52 Millionen Franken sind das Kanalbauprojekt und die Abschreibung der Restbuchwerte der Gleisanlagen wohlgerne nicht inbegriffen. Die Kosten für die Schallschutzfenster sind eine direkte Folge dieses Projekts. Wird der Lärm vom ÖV verursacht, zahlt die Stadt offenbar teure Schallschutzfenster. Stammt der Lärm hingegen vom MIV, verordnet sie Tempo 30. Uns stören auch konkrete Punkte des Projekts, z. B. dass der Rechtsabbieger Schweighofstrasse zu Spitzenzeiten zu kurz ist, dass der Knoten Birmensdorferstrasse/Schweighofstrasse in den Abendspitzen stadteinwärts nur noch 9 % Leistungsreserve hat, dass auf der Schaufelbergerstrasse Tempo 30 geplant ist. Dieses sehr teure Projekt bringt dem ganzen Quartier mehr Verkehr, mehr Stau und mehr Lärm. Vorteile sind keine ersichtlich. Um den Autoverkehr zu schikanieren, nimmt die Stadt offenbar alle Aufwände in Kauf. In der Stadt Zürich ist die Verkehrspolitik egoistischerweise nur noch auf diejenigen Leute ausgerichtet, die hier wohnen. FDP, SVP und CVP lehnen das Projekt in dieser Form ab.

Weitere Wortmeldungen:

**Roland Scheck (SVP):** Bei diesem Strassenbauprojekt handelt es sich um den letzten Teil der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung an der Birmensdorferstrasse. Diese haben dem Quartier enorm geschadet. Unmittelbar nach der Eröffnung der Westumfahrung wurde die Birmensdorferstrasse markant entlastet. Die flankierenden Massnahmen produzierten nachher wieder künstlichen Stau, und zwar durch das Anbringen gefährlicher Fussgängerstreifen innerhalb des Triemlikreisels, was dem Knoten Kapazität entzieht. Auch auf dem Abschnitt zwischen Aemtlerstrasse und Triemli wird nahtlos an diese ideologische Verblendung angeknüpft. Der ultimative Clou ist, dass dadurch die Lärmemissionen erhöht werden. Ob die Absurditäten nun im Objektkredit oder im gebundenen Teil enthalten sind, ist egal. Die SVP lehnt auch diesen Abschnitt der flankierenden Massnahmen an der Birmensdorferstrasse ab.

**Mauro Tuena (SVP):** Ich bedaure es ausserordentlich, dass ein bürgerlicher Schulterschluss in der Kommission nicht zustande kommen konnte. An diesem Beispiel zeigt sich, dass die GLP in keiner Art und Weise bürgerlich ist; sonst hätte sie zusammen mit SVP, FDP und CVP dem Stadtrat zu verstehen gegeben, dass das

*Projekt sinnlos ist. Aus ideologischer Sicht pauken Grüne und GLP aber einfach sogenannte Verkehrsbehinderungsvorlagen durch, wohlwissend, dass es für die Direktbetroffenen nachweislich keine Lärmreduktion geben wird, und dass im Gegenteil die Leute im Quartier, namentlich im Bereich der Schaufelbergerstrasse im Kreis 3, mit Mehrverkehr belastet werden. Ich staune immer wieder über die Kommunikation in der Kommission: Auf meine Anfrage betreffend die Folgen der allfällig abgelehnten Weisung erhielt ich vom Vizedirektor des Tiefbauamts (TAZ) die Antwort, der Spurabbau und das Abbiegeverbot würden «sowieso kommen». Es fragt sich einfach, was «sowieso kommen» heisst. Fakt ist, das Projekt ist zum jetzigen Zeitpunkt vom Regierungsrat nicht genehmigt. Der Regierungsrat ist nicht das «Abnicker-Gremium» des Stadtrats und entscheidet über die Bewilligung eines Spurabbaus nicht ideologisch, sondern sachlich. Insbesondere muss er klären, ob ein Spurabbau Auswirkungen über die Stadtgrenze hinaus verursacht. Die Spurabbaupolitik an der Birmensdorferstrasse zieht ein Verkehrschaos weit über Uitikon-Waldegg hinaus nach sich.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Ich bin der Meinung, dass die Umgestaltung eine Verbesserung darstellt. Es gibt viele übergeordnete Festlegungen, die den Stadtrat verpflichten, die Umgestaltung wie geplant vorzunehmen: 1. Laut einem Bundesgerichtsentscheid muss der Kanton den Verkehr mit flankierenden Massnahmen ausserhalb der Stadt halten und Strassen zurückbauen. 2. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen Tramhaltestellen behindertengerecht ausgestaltet sein. 3. Der Veloweg, der jetzt entlang der Birmensdorferstrasse realisiert wird, ist im regionalen Richtplan festgesetzt. 4. Bis 2018 müssen in der Schweiz alle Strassen innerhalb der Gemeinden lärmsaniert sein. Die Lärmsanierung der Birmensdorferstrasse müsste ohnehin stattfinden. Eine kostengünstigere Lärmsanierung wäre möglich, wenn SVP und FDP Vorschläge zur Halbierung des Verkehrs auf der Birmensdorferstrasse machen würden. 5. Der Regierungsrat stellte beim Bund den Antrag, für die Umgestaltung der Birmensdorferstrasse Gelder aus dem Agglomerationsprogramm zu lösen. SVP und FDP opponieren gegen jegliche Verbesserungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung. Gegen mehr Bäume in der Stadt kann doch niemand etwas einzuwenden haben. Erstaunlich ist, dass sich die CVP der Umgestaltung der Birmensdorferstrasse verwehrt.*

**Marianne Aubert (SP):** *Wie wir gehört haben, müssten die Lärmschutzfenster ohnehin eingebaut werden. Auch müssten ein Drittel der Gleisanlagen und die Asphaltbeläge ersetzt sowie die Haltestellen behindertengerecht umgebaut werden, sodass in etwa die gleichen Kosten anfallen würden. Nur gäbe es keinen Nutzen für das Quartier. Die vierspurige Birmensdorferstrasse ist eine breite Einfallsachse. Mit dieser sehr sorgfältigen Weisung kann ein Teil des Verkehrs umgelagert werden. Der ÖV erhält eine eigene Spur, was mehr Effizienz bedeutet. Ausserhalb der Stadt hat der Kanton die vierspurigen Strassen bereits auf zwei reduziert; es gibt keinen Grund, warum er dies nicht auch in der Stadt genehmigen sollte. Die SP stimmt der Weisung mit grosser Überzeugung zu.*

**Guido Trevisan (GLP):** *Die Umgestaltung macht für uns Sinn. Die Westumfahrung ist eine Realität. Mit ihr einher geht eine Beruhigung der Quartiere durch die Schaffung von*

Raum für ÖV, Fussgänger und Velos. Nebst der zwingenden Lärmsanierung sind auch Luftreinemassnahmen zu treffen. Die Priorisierung zwischen Quartierstrassen und Hauptverkehrsrouten findet nicht nur durch die zur Verfügung stehende Fläche statt, sondern auch durch Tempounterschiede. Das bedeutet, dass bei weiterhin Tempo 50 auf der Birmensdorferstrasse der Schleichverkehr nicht gefördert werden wird.

**Marc Bourgeois (FDP):** Laut der Weisung stimmt es nicht, dass alles auch ohne Weisung durchgeführt werden müsste: «Mit der Realisierung des neuen Trassees für den öffentlichen Verkehr zwischen Triemli und Gutstrasse werden wahrnehmbar stärkere Lärmbelastungen in der Nacht erzeugt, da die Rasengittersteine entfernt werden. Aus diesem Grund müssen gemäss Art. 8 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens soweit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.» Dass die Fenster im oberen Teil der Birmensdorferstrasse im Objektkredit eingestellt sind, macht klar, dass die Sanierung nicht zwingend ist. Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, muss ohnehin nicht zwingend saniert werden, sondern nur bei gewissen Projekten unter gewissen Voraussetzungen. Auch der Spurabbau ist nicht zwingend, die Entscheidung liegt beim Stadtrat. Das Vorgehen des TAZ im Zusammenhang mit dem Regierungsrat ist sehr fragwürdig; mit flankierenden Massnahmen, die Mehrverkehr zur Folge haben, wird der Regierungsrat für dumm verkauft. Dieses Projekt schadet dem ÖV, dem Quartier und dem MIV. Gemäss STR Ruth Genner sollte keine Reduktion der MIV-Kapazität stattfinden. Wegen des ÖV nimmt der Spitzenlärm im Vergleich zu heute um massive 5 dB zu.

**Christoph Spiess (SD):** Wir Schweizer Demokraten befürworten Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und sehen ein, dass es zu viele Autos hat. Hinter der Wendung «einen gleichmässigen, den städtischen Verhältnissen angepassten Verkehrsfluss auf Hauptstrassen» steckt die Absicht, auf Hauptachsen Tempo 30 einzuführen, – und der Irrglaube an weniger Verkehr. Die Velorampen und Trottoirs zwischen dem Goldbrunnenplatz und der Schmiede Wiedikon sind nichts als Verkehrshindernisse. Das Rechtsabbiegen in die Schweighofstrasse wird durch den Spurabbau erschwert. Der Plan Lumière ist nicht nötig, im Gegensatz zu den Bäumen. Allerdings kann es auf den zugunsten der Velowege verschmälerten und mit Bäumen bepflanzten Trottoirs kein Durchkommen mehr geben. Die Strasse ist tatsächlich eine unschöne Schneise, aber der Ziel- und Quellverkehr muss nun einmal irgendwo durch. Dieselben Köpfe, die solche Vorlagen forcieren, träumen vom immer grösser werdenden Metropolitanraum Zürich. Mit mehr Bevölkerung nimmt der Verkehr aber nicht ab. Gerade die Leute, die angeblich nach Zürich kommen sollen dürfen, weil wir für die schlechte Situation in anderen Ländern verantwortlich seien, haben hier so bald wie möglich ein Auto und nicht etwa ein Velo. Mehr Arbeitsplätze bedeuten mehr Verkehr, dagegen helfen keine Hindernisse auf den Strassen.

**Markus Hungerbühler (CVP):** Die CVP-Fraktion lehnt die Weisung ab. Der Spurabbau führt zu einem klaren Mehrverkehr in den Quartierstrassen. Es ist fragwürdig, die Weisung als sogenannte Lärmschutzweisung zu verkaufen; es geht nicht um Lärmschutz, sondern um die Behinderung des MIV. Der Umbau der Birmensdorferstrasse

*führt offenkundig zu einer Lärmzunahme und hinterlässt kaum Gewinner. Es ist erstaunlich, dass gerade die Grünen fordern, die Rasengitter seien zu entfernen und die Fläche zu versiegeln. Zu den flankierenden Massnahmen stehen wir grundsätzlich, sind aber der Auffassung, dass die Umsetzung in diesem Fall missraten ist.*

**Christine Seidler (SP):** *Die Birmensdorferstrasse ist ein Relikt aus den 60er-Jahren. In der damaligen Gesellschaft hatte die Mobilität einen sehr hohen Stellenwert. In der Zwischenzeit hat sich die Gesellschaft aber entwickelt, und das Verkehrsbild sowie andere Bilder haben sich geändert. Die Birmensdorferstrasse ist heute massiv überdimensioniert. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Hauptachsen befürworte ich grundsätzlich, aber wo weder eine Vermeidung noch eine Verlagerung des Verkehrs möglich ist – wie eben auf der Birmensdorferstrasse – muss er verträglich gemacht werden. Mit ihren über 1000 Fahrzeugen pro Stunde ist die Birmensdorferstrasse laut. Und Lärm macht krank. Legt man die Lärmimmissionskarte und die Segregationskarte der Stadt Zürich übereinander, sieht man, dass entlang der Birmensdorferstrasse viele Menschen leben, die nicht deutschsprachig sind und/oder aus bildungsfernen Schichten stammen. Dies ist die Konsequenz solcher Strassen und Strassenräume. Zu den Velowegen: Weil es keinen Veloweg gab, bin ich vor zehn Jahren an der Birmensdorferstrasse mit dem Velo verunfallt und wurde schwer verletzt. Einen Veloweg schätze ich deshalb sehr. Die Bedingung für den Uetlibergtunnel waren die flankierenden Massnahmen. Je langsamer gefahren wird, desto mehr fliesst der Verkehr, und desto mehr Autos gehen durch. Zum Schluss möchte ich Ihnen von einer Zeichnung meiner jüngsten Tochter erzählen, die sie machte, als wir noch an der Birmensdorferstrasse wohnten: Unser Haus von oben, daneben ein Gewässer mit vielen darin schwimmenden Leuten. Meine Tochter sagte, sie habe die Birmensdorferstrasse gesprengt, jetzt sei es ein Swimmingpool. Dieses Bild illustriert, was sich die Menschen dort wünschen.*

**Mauro Tuena (SVP):** *Entgegen den Ausführungen von Marianne Aubert (SP) befindet sich der Spurabbau ausschliesslich auf Zürcher Stadtboden. Natürlich ist es an der Birmensdorferstrasse lauter als anderswo, doch sind auch die Wohnungspreise entsprechend günstiger. Es dürfte kaum im Sinn von Christine Seidler (SP) und der SP sein, dass die Preise steigen, weil die Lage edler wird. Ausserdem gibt es auch in der SP Leute, die Auto fahren. Stau verursacht mehr Lärm als flüssiger, gleichmässiger Verkehr. Ich bitte die GLP, über ihren Schatten zu springen und sich zu überlegen, ob sie tatsächlich Verkehrsbehinderungsmassnahmen fordern und dies den Wählerinnen und Wählern auch ausdrücklich mitteilen will.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–2.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffern 1–2.

6 / 6

Mehrheit: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Marianne Aubert (SP), Simone Brander (SP), Simon Kälin (Grüne) i. V. von Peider Filli (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Alan David Sangines (SP), Guido Trevisan (GLP)

Minderheit: Marc Bourgeois (FDP), Referent; Präsident Mauro Tuena (SVP), Vizepräsident Roger Tognella (FDP), Kurt Hüssy (SVP), Roland Scheck (SVP), Marcel Schönbächler (CVP)

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 72 gegen 45 Stimmen zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für die Neugestaltung der Birmensdorferstrasse einschliesslich der Endschleife Heuried mit der Neupflanzung von Alleebäumen, die Realisierung der fehlenden Teilbereiche des Gehweges einschliesslich Landerwerb, den Ersatz der bestehenden Rasengittersteine durch einen Belag und die Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzfenster) im Abschnitt zwischen Birmensdorferstrasse 285 bis Triemli (oberer Bereich), die neuen Schutzinseln, die neue Busschleuse sowie für die Erstellung der taktilen Trennung zwischen Rad- und Gehweg wird ein Objektkredit von Fr. 5 863 100.– bewilligt.
2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 27. März 2013 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 26. April 2013).

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat