

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 220. Ratssitzung vom 16. April 2014**

**4907. 2014/27**

**Weisung vom 06.02.2014:**

**Rosengarten-/Bucheggstrasse, Abschnitt Wipkingerbrücke bis Langackerstrasse, Busbevorzugung mit Lichtsignalanlagen als Sofortmassnahme, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

1. Für die Einrichtung der Busbevorzugung mit Lichtsignalanlage Höhe Röschibachstrasse, die Lichtsignalanlage zur Dosierung des Verkehrs Höhe Wibichstrasse, den Teilersatz der Passerelle Röschibachstrasse und die Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung in der Rosengarten-/Bucheggstrasse, Abschnitt Wipkingerbrücke bis Langackerstrasse, wird ein Objektkredit von Fr. 5 424 000.– und für die Anpassungen von Fahrleitungsabspannungen im Bereich Hardbrücke / Rosengartenstrasse ein Objektkredit von Fr. 65 000.– bewilligt.

Die Kredite erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2013) und der Bauausführung.

2. Unter Ausschluss des Referendums:

Es wird davon Vormerk genommen, dass sämtliche Folgekosten, die aus der Ausgabe der VBZ über Fr. 65 000.– resultieren, nach § 3 PVG i.V.m. § 25 PVG über das jährliche Leistungsentgelt des ZVV abgegolten werden.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit:

**Simone Brander (SP):** *Mit der vorliegenden Weisung ist geplant, die Busspur von der Hardbrücke bis zur Röschibachstrasse zu verlängern und bei der Einfahrt Röschibachstrasse eine Busbevorzugung mit Lichtsignalanlagen einzurichten. Die Passerelle Röschibachstrasse wird erneuert. Auf der Höhe Wibichstrasse wird eine Ampel eingerichtet, um den Verkehr Richtung Hardbrücke zu dosieren. Markierungen, Signalisationen und Beleuchtung werden den neuen Verhältnissen angepasst. Der Stadtrat beantragt einen Objektkredit von 5,424 Millionen Franken und für die Anpassungen der Fahrleitungsabspannungen einen Objektkredit von 65 000 Franken. Bezüglich Dispositivpunkt 1 ist die Kommissionmehrheit der Meinung, dass das vorliegende Projekt einen pragmatischen Kompromiss darstellt. Stadt und Kanton sind sich einig, dass die Busbevorzugung und die später vorgesehenen Zebrastreifen nicht zu einer Reduktion der Autoverkehrskapazität führen werden. Die Busbevorzugung führt zu einem stabileren Fahrplan. Das Amt für Verkehr hegt Sicherheitsbedenken bezüglich der Zebrastreifen. Die Kommissionmehrheit teilt diese Bedenken nicht. Bei Zebrastreifen an anderen, vergleichbar steilen Strassen auf Stadtgebiet kommt es nicht häufiger zu Unfällen als andernorts. Die Luft- und Lärmgrenzwerte werden im Quartier massiv überschritten. Die*

Strasse schneidet das Quartier entzwei. Mit den Zebrastreifen könnte die Lebensqualität im Quartier kostengünstig und rasch verbessert werden. Im Dispositivpunkt 2 ist festgehalten, dass die Aufwendungen in Erfüllung des Leistungsauftrags mit dem ZVV dem Kanton weiterverrechnet werden.

Kommissionsminderheit:

**Marc Bourgeois (FDP):** Die rot-grüne Stadtregierung versucht mit allen Mitteln, die Rosengartenachse zu blockieren. Die vorliegende Lösung wird vom Amt für Verkehr gerade noch toleriert. Die Stadt ist aber damit noch nicht zufrieden. Auch die Fussgängerstreifen werden kommen. Bis jetzt haben an der Rosengartenstrasse weder Ampelanlagen, Fussgängerstreifen noch Spurabbauprojekte geholfen. Nur die Westumfahrung hat Wirkung gezeigt. Mit der vorliegenden Weisung würden wir bei der Hardbrücke ein neues Nadelöhr schaffen. Der Stadtrat ist sich dessen bewusst. Er will darum verhindern, dass Autos vom Bucheggplatz direkt auf die Autobahn fahren können. Das hat zur Folge, dass die Autos aus dem Raum Höngg und Bucheggplatz durch die Quartiere fahren werden. Das Projekt wird den Stau nicht vermindern. Weiter oben wird zwar Stau vermindert, aber unten bei der Hardbrücke wird ein neuer Stau geschaffen. Die FDP ist für ein Miteinander statt ein Gegeneinander auf den Strassen. Die Achsen sollen für den öffentlichen Verkehr, aber auch für den Autoverkehr fließen. Die Steuerung der Lichtsignalanlagen wird mit dem Projekt nicht festgelegt. Die Leute, die dort am Hebel sitzen, sind nicht daran interessiert, eine effiziente Verkehrsführung zu erreichen. Sie wollen den Verkehr lediglich weiter behindern. Die Lichtsignalanlagen wären kein Problem, wenn sie tatsächlich nur zur Busbevorzugung dienen würden. Wir müssen aber damit rechnen, dass sie zu anderen Zwecken missbraucht werden. Aus den genannten Gründen wird die FDP zusammen mit der SVP die Weisung ablehnen.

Weitere Wortmeldungen:

**Mauro Tuena (SVP):** Es handelt sich um ein weiteres Projekt zur Behinderung des motorisierten Individualverkehrs. Konkret geht es um das Lichtsignal stadtauswärts inmitten der Hardbrücke kurz vor dem Rosengarten, das Lichtsignal stadteinwärts auf Höhe des Bucheggplatzes und schliesslich die Sicherheitslinie zwischen dem Bucheggplatz und dem Milchbuck. Man verhindert aber damit, dass der Verkehr dort, wo Wohnungen sind, unterirdisch geführt werden kann. Er muss geradeaus über den Milchbuck geführt werden, bis die Autofahrer nach dem Irchel auf die Autobahn fahren können. Wir haben die Variante einer einseitig gesetzten Sicherheitslinie diskutiert. Der Vorschlag stiess im rot-grünen Zürich nicht auf Zustimmung. Das Lichtsignal am unteren Ende der Rosengartenstrasse soll zudem so lang rot bleiben, bis der Bus eine gewisse Strecke bergaufwärts zurückgelegt hat. Auch das können wir unter keinen Umständen mittragen. Der Stau wird über die ganze Hardbrücke zurückgehen. Die Situation verträgt keine zusätzlichen Lichtsignale.

**Markus Hungerbühler (CVP):** Wir unterstützen die Weisung. Die Idee mit den Fussgängerstreifen in der Rosengartenstrasse können wir allerdings weder heute noch in der Zukunft unterstützen. Die Sicherheitslinie halten wir für sinnvoll. Ist man mit dem Auto stadtauswärts unterwegs, drängeln nach dem Bucheggplatz sehr viele Autos hinein. Die

*Busbevorzugung ist unserer Meinung nach sinnvoll. Der Bus steht oft im Stau. Die Fahrplanstabilität muss verbessert werden. Es ist durchaus sinnvoll, dass der Stau zurückverlegt wird. Wenn es schon zu einem Stau kommt, dann besser auf der Hardbrücke. Es ist nicht angenehm, in der stark ansteigenden Rosengartenstrasse im Stau zu stehen. Wir sind nicht unkritisch. Doch man kann es mit der Kritik übertreiben. Die FDP und SVP sind hier aus Prinzip dagegen. Die Verwaltung konnte in der Kommission überzeugend und glaubhaft darlegen, dass das geplante System funktionieren kann.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Es wurden heute viele Themen angesprochen, die nicht Bestandteil der Weisung sind, so etwa der Zebrastreifen. Auch wurde behauptet, dass die Lichtsignale zum Nachteil der Autofahrer gesteuert würden. Meiner Erfahrung nach arbeitet die Dienstabteilung Verkehr sehr effizient und ist bemüht, den Verkehr fließen zu lassen. Heute geht es darum, dass wir den öffentlichen Verkehr fördern können. Zwei der Hauptbuslinien der Stadt sind von der Fahrplaninstabilität betroffen. Es wurde klar gesagt, dass die Leistungsfähigkeit durch diese Massnahmen nicht negativ beeinflusst wird. Es gibt auch einen entsprechenden Regierungsratsbeschluss. Wir betrachten die Weisung als ÖV-Förderungsweisung und stimmen aus diesem Grund mit grosser Überzeugung zu.*

**Guido Trevisan (GLP):** *Durch die neue Spurführung und den Einsatz einer guten Lichtsignalsteuerung wird der Verkehr besser lenkbar. Es geht keine Kapazität verloren. Die Buslinien können den Fahrplan besser einhalten. Die Lichtsignalanlage bei der Röschi-bachstrasse wird einen Rückstau über den Wipkingerplatz bis an den Escher-Wyss-Platz verhindern. An der Rosengartenstrasse wird die Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduziert. Es gibt jedoch auch vier Kritikpunkte: Der bereits angesprochene Fussgängerstreifen kann nicht umgesetzt werden, die Lösung ist für den Veloverkehr nicht ideal, der Umbau der Passerelle ist teuer, und der Anfahrtsweg von Höngg auf die Autobahn ist umständlich. Die Kosten für die Passerelle werden zwar vollumfänglich vom Kanton rückerstattet. Man kann sich jedoch fragen, ob es an diesem Ort noch eine Passerelle braucht. Sie wird womöglich in 15 bis 20 Jahren verschwinden, wenn der Rosengartentunnel kommt. Der Weg von Höngg auf die Autobahn über den Milchbuck ist aus Sicherheitsüberlegungen nachvollziehbar. Es könnte sich aber dadurch ein neuer Stau an der Bucheggstrasse bilden, der weitere Anwohner negativ betreffen würde. Diese Entwicklung muss genau verfolgt werden. Wir stimmen der Weisung im Sinne einer Kompromisslösung zwischen Kanton und Stadt zu.*

**Christoph Spiess (SD):** *Die Rosengartenstrasse ist und bleibt ein Ärgernis für das Quartier. Ich sehe nicht, auf welche Art man das Problem kurzfristig lösen könnte. Man sollte die Vorlage aber nicht bekämpfen. Die kritischen Punkte wurden bereits daraus entfernt. Man kann nicht auf einer Hauptverkehrsachse zwecks Verkehrsverlangsamung an beliebigen Orten Fussgängerstreifen bauen. Ich befürworte es aber, dass hinsichtlich der Buslinien etwas unternommen wird. Auch Dosierungslichtsignalanlagen halte ich für sinnvoll. Es hat sich gezeigt, dass der Verkehr dadurch eher ruhiger und konstanter fliesst. Die Vorlage eignet sich nicht für verkehrsideologische Grabenkämpfe. Sie eignet sich aber auch nicht für eine Etappierung im Sinne von Salami taktik. Ich verstehe das Misstrauen der Minderheit bis zu einem gewissen Grad. Als nächstes kommen dann die Fussgängerstreifen. Dieses Vorhaben sollte nicht umgesetzt werden. Trotzdem sollte*

4 / 5

*man die Weisung annehmen.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Die Dienstabteilung Verkehr will den Grünen um jeden Preis gefallen. Der Verkehr wird verdrängt. Die Lichtsignalanlagen würden nicht nur den Bus bevorzugen. Sie würden sich zu eigentlichen Pfortneranlagen auswirken mit dem Zweck, den Verkehr zu blockieren. Der Quartierverein Unterstrass hat sich sehr über die Sicherheitslinien empört: Die Sicherheitslinien führten dazu, dass der Verkehr grosse Umwege machen müsse.*

**Mauro Tuena (SVP):** *Dass der Regierungsrat das Geschäft unterschrieben hat, macht die Sache nicht besser. Ich vermute, dass er die Situation selber zu wenig genau vor Ort betrachtet hat. Wir haben vor einem Jahr grünes Licht für eine neue Verkehrsführung rund um den Bahnhof Oerlikon gegeben. In der Verkehrskommission wurde damals versprochen, dass durch das Fahrverbot entlang des Bahnhofs der Verkehr rundherum flüssig bleibe. Tatsache ist: Der Verkehr ist zu jeder Tageszeit am Zusammenbrechen und verursacht massiven Rückstau. Ich mache mir grosse Sorgen, dass es auch auf der Hardbrücke zu einem Verkehrschaos kommen wird. Auch hier wurde gesagt, dass das bereits installierte Lichtsignal keine grossen Probleme verursachen würde. In Realität entsteht aber zu jeder Tageszeit weitreichender Rückstau. Die Realität sieht offensichtlich anders aus als auf den Papieren und in den Verkehrssimulationen. Ein Lichtsignal kann nicht auf einer geraden Strecke zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Der motorisierte Individualverkehr bleibt einmal mehr auf der Strecke.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit:	Simone Brander (SP), Referentin; Marianne Aubert (SP), Markus Hungerbühler (CVP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Matthias Probst (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)

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> Abs.1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 39 Stimmen zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 2.

5 / 5

Mehrheit: Simone Brander (SP), Referentin; Marianne Aubert (SP), Markus Hungerbühler (CVP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Matthias Probst (Grüne), Alan David Sangines (SP), Guido Trevisan (GLP)

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 39 Stimmen zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für die Einrichtung der Busbevorzugung mit Lichtsignalanlage Höhe Röschibachstrasse, die Lichtsignalanlage zur Dosierung des Verkehrs Höhe Wibichstrasse, den Teilersatz der Passerelle Röschibachstrasse und die Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung in der Rosengarten-/Bucheggstrasse, Abschnitt Wipkingerbrücke bis Langackerstrasse, wird ein Objektkredit von Fr. 5 424 000.– und für die Anpassungen von Fahrleitungsabspannungen im Bereich Hardbrücke / Rosengartenstrasse ein Objektkredit von Fr. 65 000.– bewilligt.

Die Kredite erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2013) und der Bauausführung.

2. Unter Ausschluss des Referendums:

Es wird davon Vormerk genommen, dass sämtliche Folgekosten, die aus der Ausgabe der VBZ über Fr. 65 000.– resultieren, nach § 3 PVG i.V.m. § 25 PVG über das jährliche Leistungsentgelt des ZVV abgegolten werden.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 23. April 2014 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 22. Mai 2014)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat